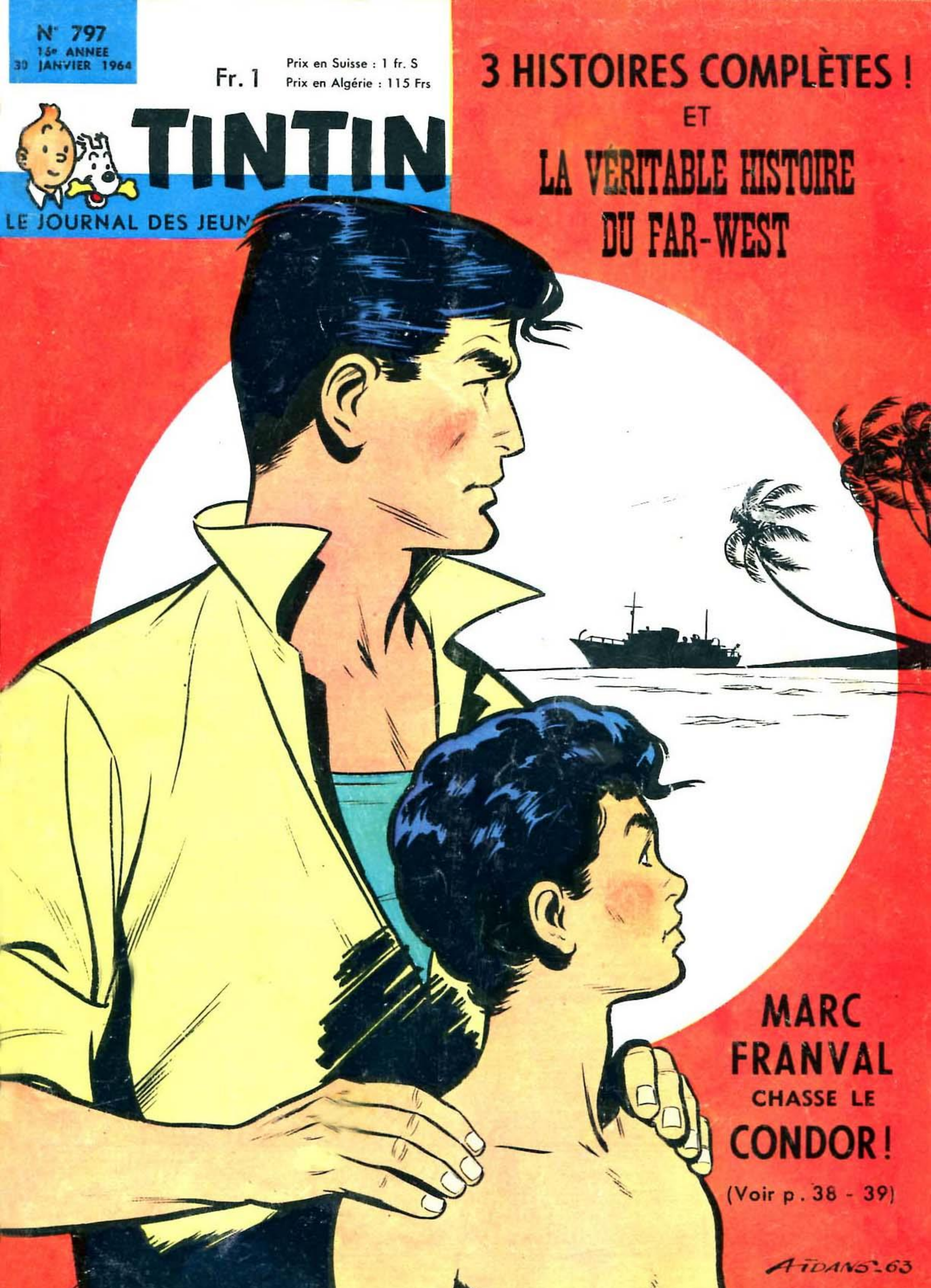


N° 797
15e ANNEE
30 JANVIER 1964
Fr. 1
Prix en Suisse : 1 fr. S
Prix en Algérie : 115 Frs
TINTIN
LE JOURNAL DES JEUN
3 HISTOIRES COMPLÈTES !
ET
LA VÉRITABLE HISTOIRE
DU FAR-WEST
MARC
FRANVAL
CHASSE LE
CONDOR !
(Voir p. 38 - 39)
AIDANS 63

LA VÉRITABLE HISTOIRE DU FAR-WEST

VIII - 1869 : le rail con

L'OUEST se peuple et se civilise peu à peu (1), l'agriculture et l'élevage prennent de l'extension. Mais l'immensité des distances demeure une entrave à l'essor économique de ce continent où les échanges demeurent encore difficiles.

Les diligences qui parcourent la Prairie sont trop lentes et trop vulnérables — en maints endroits, les bandits et les Indiens font toujours la loi !

En 1865, il n'existe encore que deux grandes lignes de chemin de fer : l'une qui relie Chicago à la Nouvelle Orléans; l'autre, les rives de l'Atlantique au Mississipi. Le gouvernement décide alors la construction d'une ligne qui traversera entièrement le continent, d'est en ouest, de l'Atlantique au Pacifique ! C'est un projet grandiose, pour lequel a bataillé un jeune ingénieur, Mr. Dodge, dont la proposition est finalement agréée : la ligne suivra la « route des bisons », sorte de piste tassée, au cours des siècles, par des millions de sabots et qu'ont empruntée les fourgons des colons et des chercheurs d'or.

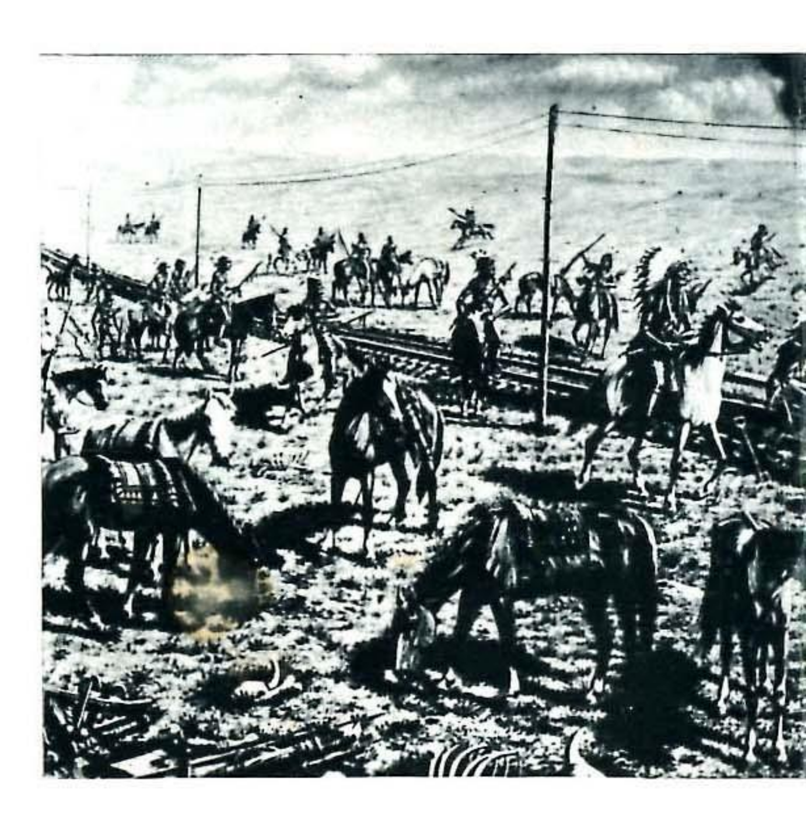
Le Congrès de Washington confie la tâche de construire cette ligne transcontinentale à deux sociétés : la « **Central Pacific Railroad** », qui partira du Pacifique et devra traverser les Montagnes Rocheuses, et l'« **Union Pacific Railroad** » qui partira de l'Atlantique, traversera le Missouri et s'enfoncera dans la Prairie.

Le point de rencontre entre les deux tronçons est fixé : ce sera la petite ville d'Ogden, près du Grand Lac Salé. Le Congrès a voté un budget de 150 millions de dollars. Celle des deux sociétés qui aura achevé la première le tronçon qui lui est confié, recevra une prime importante. Si aucune des deux n'y était parvenu au bout de onze ans, l'Etat reprendrait l'affaire à zéro et les sociétés ne seraient pas payées.

Menaces inutiles ! Les travaux sont achevés en moins de quatre ans. Les deux compagnies posent le dernier rail le même jour, et le

(1) Voir TINTIN Nos 781 à 787.

Il fallut creuser et faire sauter à la dynamite des millions de tonnes de rochers pour que la voie ferrée puisse franchir les montagnes !... Par ailleurs, il fallait garnir de pare-buffles robustes l'avant des vaillantes petites locomotives du Far West.



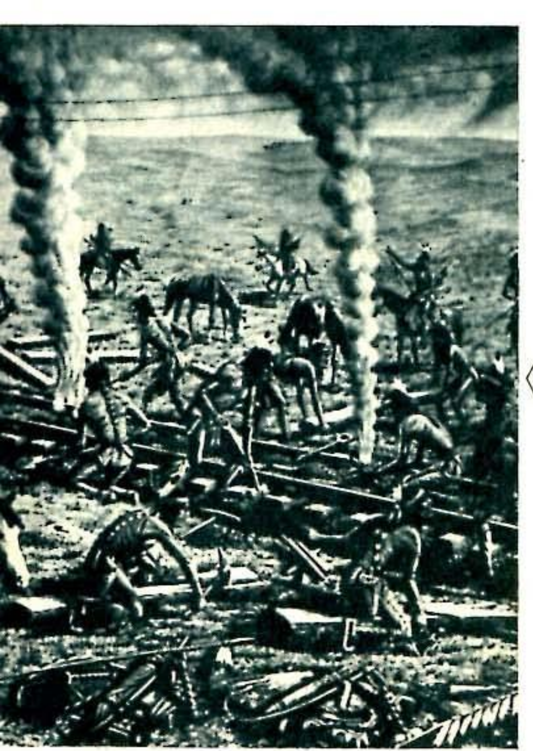
quiert définitivement la prairie

Le 10 mai 1869 fut une grande date dans l'histoire du Far West : ce jour-là, à Ogden, on opéra la jonction entre la ligne qui venait de New York et celle qui venait de San Francisco. Le champagne coula à flots !... Désormais, hommes, bétail et marchandises allaient pouvoir circuler rapidement à travers toute l'Amérique du Nord.

lendemain, le 10 mai 1869, on assemble en grande pompe la dernière traverse, avec deux boulons d'or et deux boulons d'argent.

Jamais l'établissement d'une ligne de chemin de fer ne coûta autant d'efforts inhumains, de larmes et de sang. Les ouvriers se sont heurtés à des difficultés techniques sans nombre; ils ont dû chasser pour se nourrir, se défendre contre les bandits et les Indiens, qui voyaient d'un très mauvais œil le « cheval de feu » pénétrer dans leurs terrains de chasse !...

A SUIVRE



Les Indiens, à maintes reprises, détruisirent des portions de cette voie ferrée qui menaçait leurs terrains de chasse !...



Même en train, il fallait plusieurs jours pour traverser l'Amérique ! C'est pourquoi les sociétés de chemin de fer offraient aux voyageurs des wagons dont le confort et le luxe étaient dignes des meilleurs hôtels.

Les extraordinaires aventures d'ALAIN LANDIER

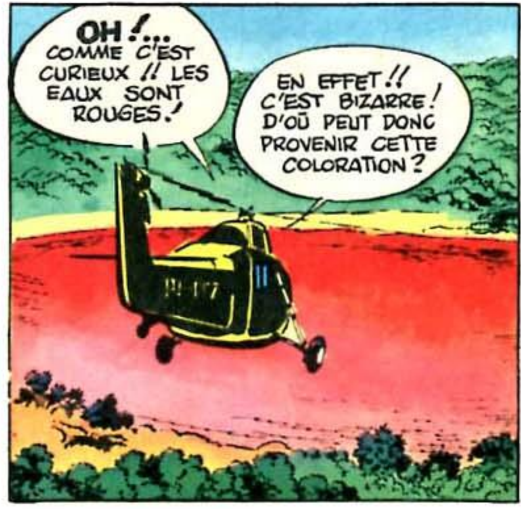
LE LAC ROUGE



CET APRÈS-MIDI LÀ, LE DOCTEUR ALAIN LANDIER ACCOMPAGNÉ DE SON AMI MARC, LE GÉOLOGUE SURVOLE UNE IMMENSE FORÊT VIERGE D'AMÉRIQUE DU SUD...



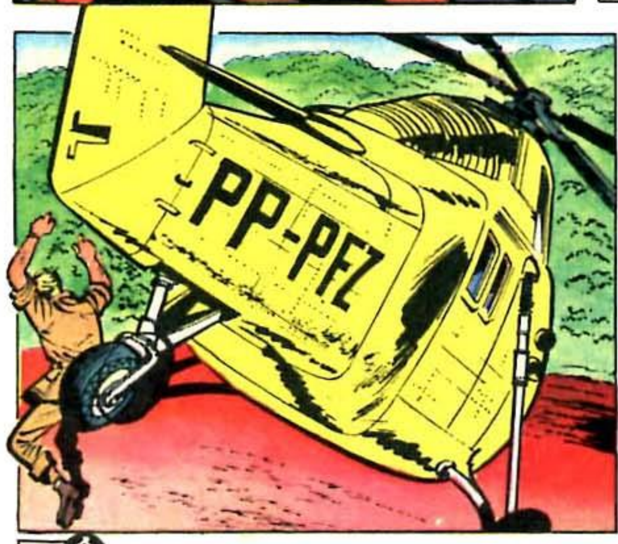


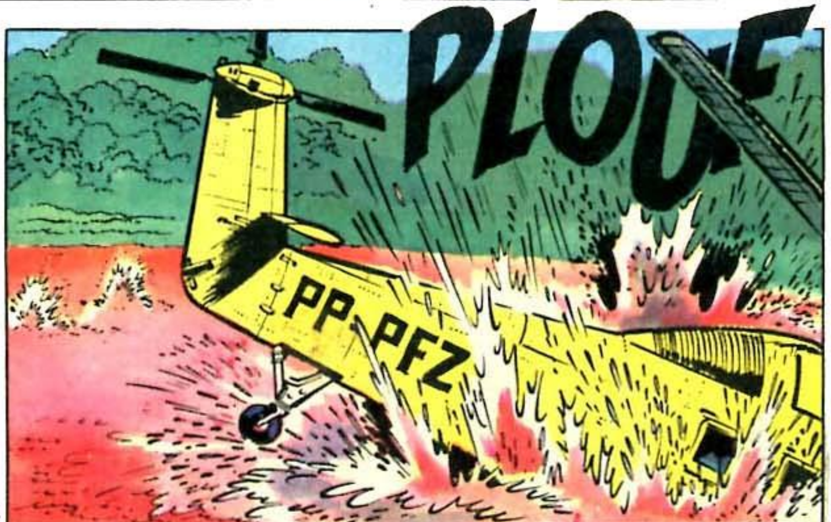




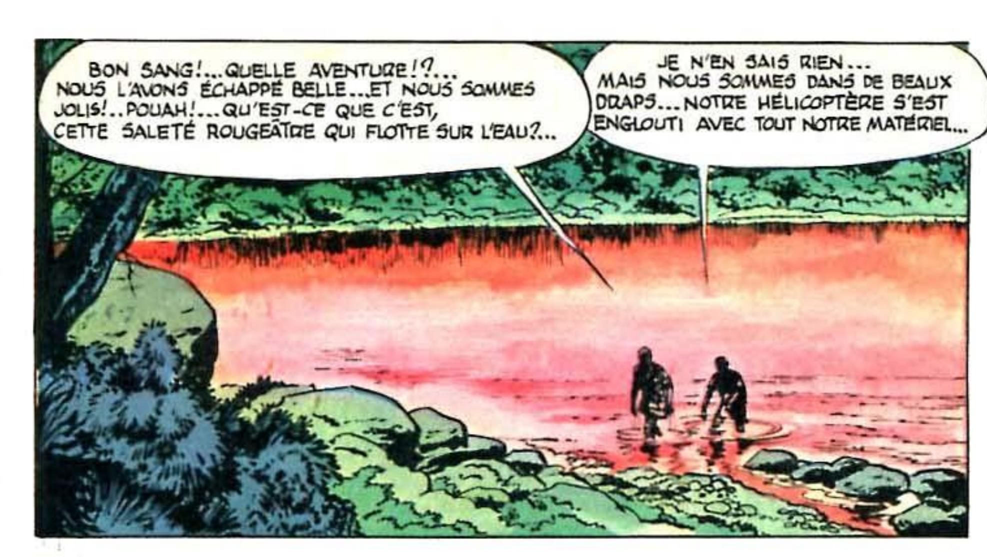








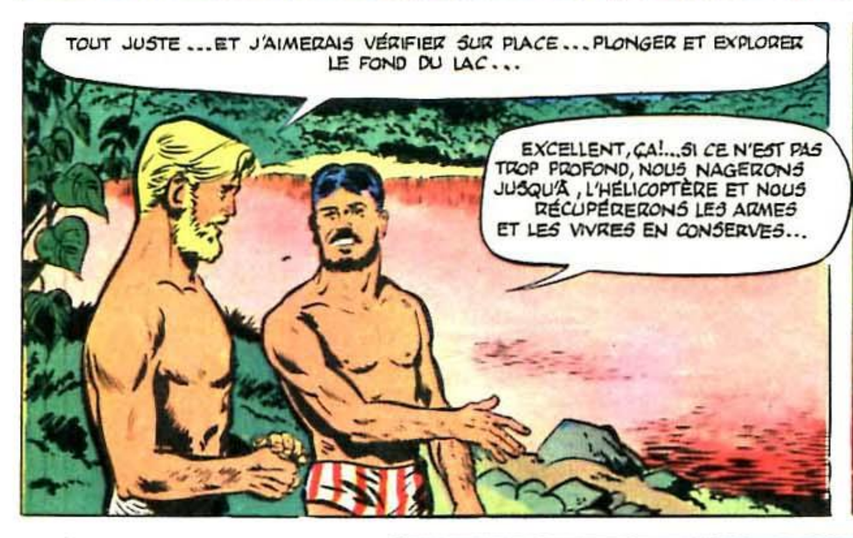
1

















(Suite au verso)


ALAIN ET MARC VIENNENT D'APERCEVOIR L'ÉPAVE DE LEUR HÉLICOPTÈRE, MAIS À LEUR GRANDE STUPÉFACTION, ILS DÉCOUVRENT EN MÊME TEMPS UN AMONCELLEMENT D'OBJETS HÉTÉROCLITES.
PP-PFZ
ÇA ALORS !!! C'EST EXTRAORDINAIRE... ON DIRAIT DES OBJETS DATANT DES CIVILISATIONS MAYA ET AZTÈQUE !...


L'ESPRIT ENFIÉVRÉ PAR LEUR DÉCOUVERTE, ALAIN ET MARC REMONTENT RAPIDEMENT À LA SURFACE POUR RESPIRER, PUIS ILS REDESCENDENT AUSSITÔT...


PP-PFZ
QUELLE COÏNCIDENCE !!... NOTRE HÉLICOPTÈRE EST TOMBÉ PILE SUR LE TAS !...
BON SANG !... ON... ON DIRAIT DE L'OR... DE... DE L'ARGENT...


MAIS ?... MAIS JE NE PARVIENS PAS À SOULEVER CETTE SIMPLE STATUETTE POURTANT ELLE NE DOIT PAS ÊTRE BIEN LOURDE...


INTRIGUÉ, ALAIN ESSAYE D'ENLEVER UN OBJET PLUS LÉGER... PEINE PERDUE...


MARC, DE SON CÔTÉ, S'ÉVERTUE LUI AUSSI, À S'EMPARER D'UN PLAT SCULPTÉ... EN VAIN !...
?... TONNERRE !... ON DIRAIT QU'UNE FORCE INVISIBLE, RETIENT TOUS CES OBJETS ENSEMBLE.


ET SOUDAIN, ALAIN FAIT UNE NOUVELLE DÉCOUVERTE...
TIENS !... IL Y A UNE ÉNORME PIÈCE MÉTALLIQUE SOUS LE TAS... ELLE A UNE FORME QUI RESSEMBLE ÉTRANGEMENT À UN AILERON OU À UN EMPENNAGE D'AVION OU DE FUSÉE !


MAIS LES POUMONS PRÊTS À ÉCLATER, LES DEUX HOMMES SONT OBLIGÉS DE REMONTER À LA SURFACE.


TU AS VU ?... C'EST ?... C'EST À PEINE CROYABLE... D'APRÈS LA DIMENSION DE L'EMPENNAGE, IL S'AGIT D'UN ENGIN D'UNE TAILLE GIGANTESQUE QUI EST ENFOUI-LÀ...
C'EST CURIEUX !... ET C'EST LUI, C'EST SON MÉTAL QUI ATTIRE TOUS LES OBJETS MÉTALLIQUES... QU'ILS SOIENT D'ACIER, DE FER, D'OR OU D'ARGENT... C'EST ÉTRANGE ! JE NE CONNAIS AUCUN ALLIAGE QUI AIT CETTE PROPRIÉTÉ...

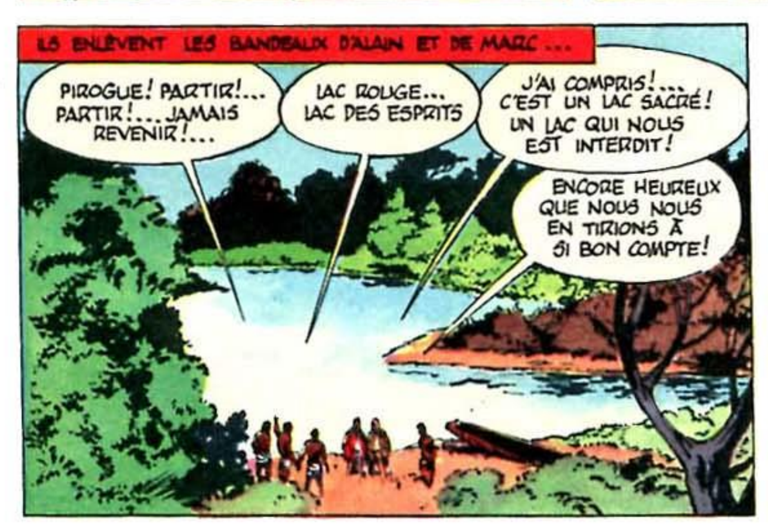

MAIS, D'OÙ VIENT CET ENGIN ?... D'OÙ A-T-IL ÉTÉ LANCÉ ?...
ET TOUS CES OBJETS, CES STATUES... CES BRACELETS... ILS NE SE PROMENAIENT PAS EN L'AIR COMME NOTRE HÉLICOPTÈRE... ON EST VENU LES JETER SCIEMMENT ICI AU COURS DE MYSTÉRIEUSES CÉRÉMONIES... QUI VOULAIT-ON, AINSI HONORER ?!...


PEUT-ÊTRE ALLONS-NOUS LE SAVOIR!...REGARDE! DES HOMMES!...LES INDIENS SUR LA RIVE...ALLONS-Y.
J'ESPÈRE SURTOUT QU'ILS VONT POUVOIR NOUS RENSEIGNER SUR CETTE RÉGION!...


HÉ LÀ!...ILS N'ONT PAS L'AIR DE VOULOIR PLAISANTER!!?
NE TIREZ PAS!... AMIS!AMIS!...
VENIR AVEC NOUS!...


AÏE!...CELA NE PRÉSAGE RIEN DE BON!...POURQUOI NOUS BANDENT-ILS LES YEUX ?...
JE CROIS, MON VIEIL ALAIN, QUE NOTRE COMPTE EST BON...


LES INDIGÈNES, CEPENDANT, N'AVAIENT AUCUNE MAUVAISE INTENTION CAR, APRÈS UNE LONGUE MARCHE DE DEUX JOURS À TRAVERS LA FORÊT VIERGE...


ILS ENLÈVENT LES BANDEAUX D'ALAIN ET DE MARC...
PIROGUE! PARTIR!... PARTIR!... JAMAIS REVENIR!...
LAC ROUGE... LAC DES ESPRITS
J'AI COMPRIS!... C'EST UN LAC SACRÉ! UN LAC QUI NOUS EST INTERDIT!
ENCORE HEUREUX QUE NOUS NOUS EN TIRIONS À SI BON COMPTE!


ALAIN ET MARC N'INSISTENT PAS...ILS SAVENT QU'ILS N'OBTIENDRONT RIEN DE PLUS DES ÉNIGMATIQUES HOMMES ROUGES...
NOUS ARRIVERONS CERTAINEMENT DANS UNE RÉGION CONNUE, MAIS IL FAUDRAIT UN HASARD POUR RETROUVER CE MYSTÉRIEUX LAC ROUGE...
ET NOUS NE SAURONS JAMAIS D'OÙ VENAIT CET ENGIN-AIMANT...TU L'AS DIT, N'EST-CE PAS?...AUCUN N'A CETTE PROPRIÉTÉ D'ATTIRER TOUS LES MÉTAUX... ALORS ?...


BIEN SÛR!... JE M'Y ATTENDAIS... TU EN CONCLUS, UNE FOIS DE PLUS, QU'IL S'AGIT D'UN ENGIN EXTRA-TERRESTRE, N'EST-CE PAS ?...
RÉFLÉCHIS, MARC... TOUS LES OBJETS QUI RECOUVRAIENT L'ENGIN REMONTENT À PLUS DE 1.000 ANS...


EXISTAIT-IL DES FUSÉES À CETTE ÉPOQUE ?... NON N'EST-CE PAS ?!... ALORS ?...
HEM!...


QUE RÉPONDRE, EN EFFET ?... DE QUELLE PLANÈTE EST VENU CET EXTRAORDINAIRE VÉHICULE SPATIAL ?...
LE LAC ROUGE GARDE SON SECRET...
?



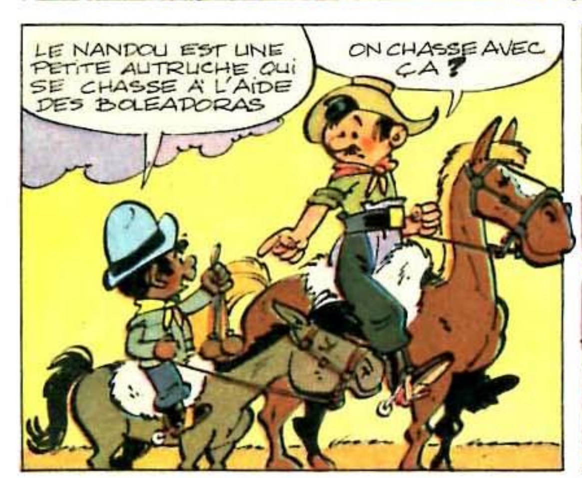
STRAPONTIN

Chaco a mis Strapontin au défi de monter un

















chez les gauchos

DESSINS: BERCK
TEXTE: GOSCINNY

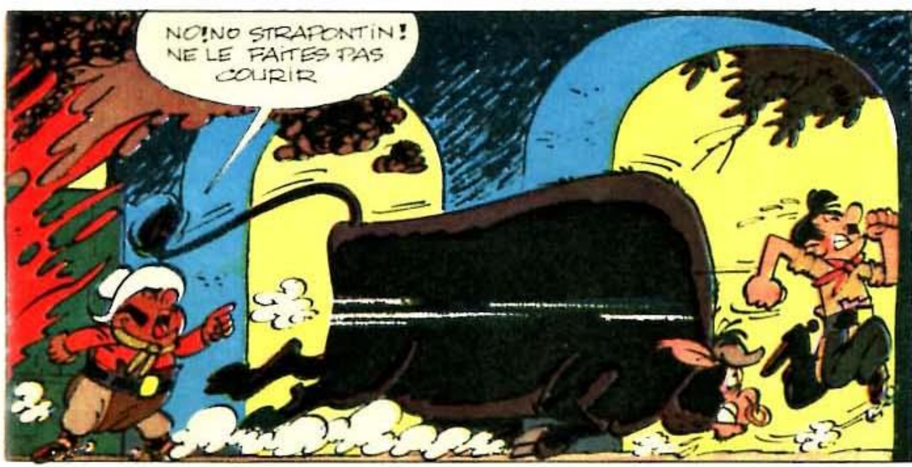
cheval sauvage. Srapontin est tombé.

















QUELQUES SECONDES PLUS TARD...



DAN COOPER

" FANTÔME 3 "

J. J. Walker a proposé à Dan de survoler la Finlande



















9



ne répond plus !...

pour les besoins d'un film...

PAR A.WEINBERG.



















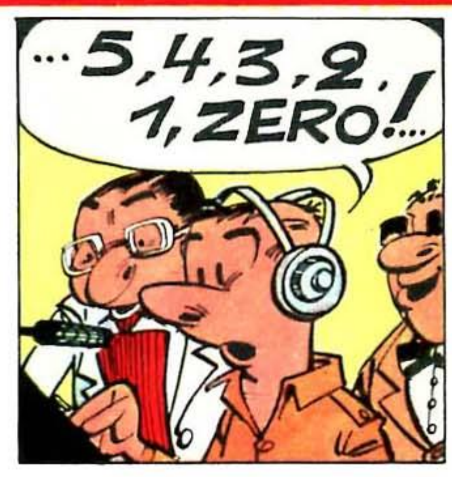
A SUIVRE



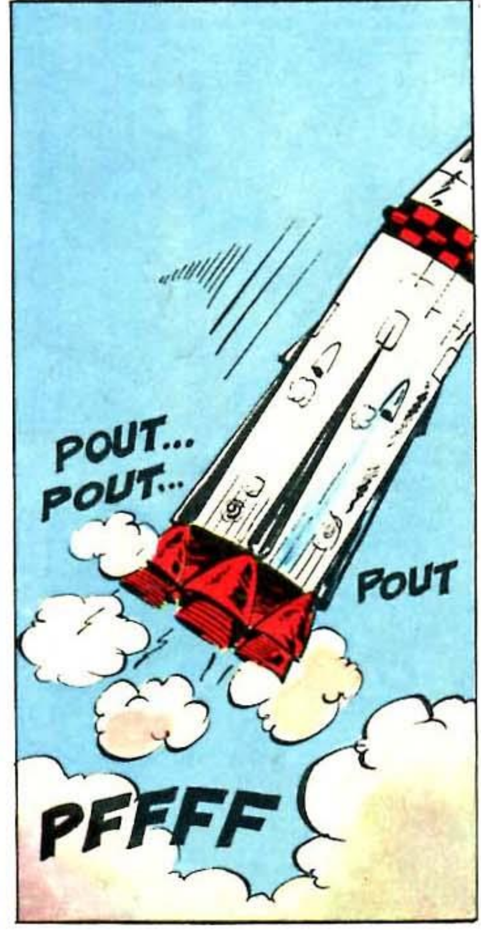
PAS DE MIRABELLES POUR

Ayant sauvé les secrets de la fusée, Spaghetti et Prosciutto















SPAGHETTI

sont invités à assister au lancement de la fusée.

ATTANASIO-GOSCINNY

















fin



VINCENT LARCHER

Sélectionné pour le Parc des Princes, Vincent ne peut s'endormir. Jo est

















avant-centre !...

SCENARIO & DESSINS de Raymond Reding

venu dans sa chambre. Il désire avoir une conversation amicale







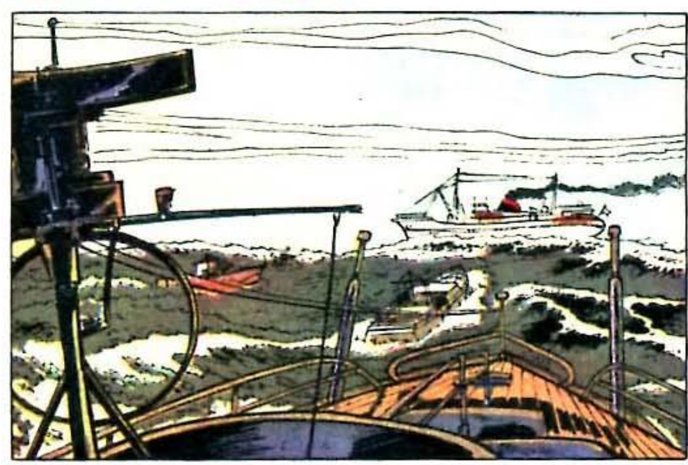






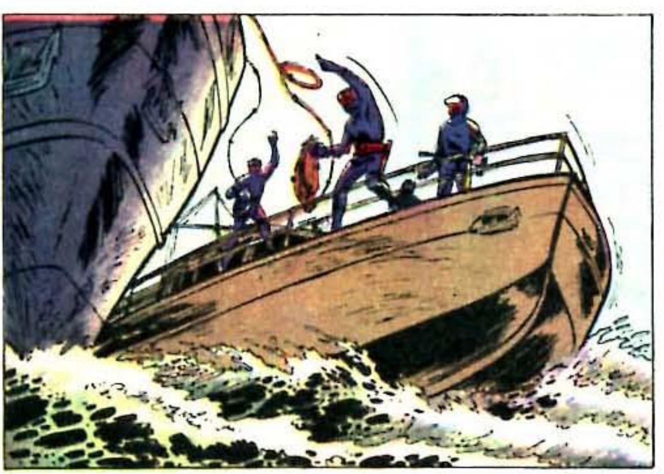


les naufrageurs



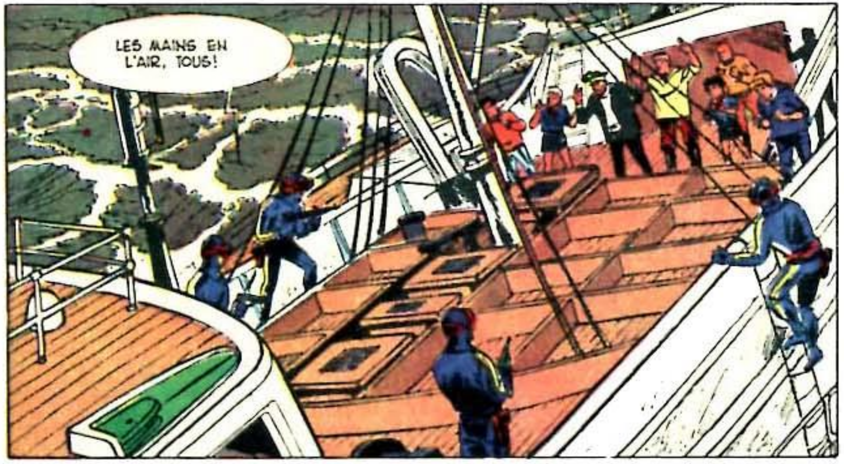




















de la brume

DESSIN : MITTEÏ ✱ TEXTE : M. VASSEUR

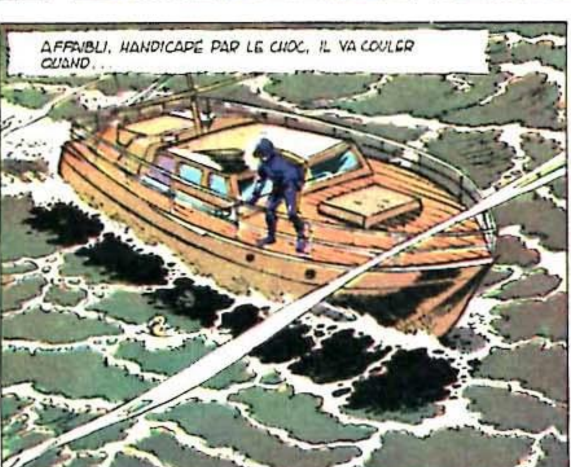
Un matelot a prévenu le Capitaine du «Hardi» que des vedettes fonçaient sur eux ! Les Naufrageurs !











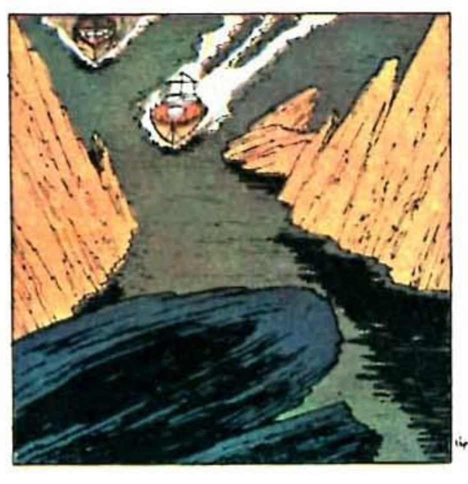














A SUIVRE



















MEMBRE DE LA GARDE PERSONNELLE DU DUC D'ALBE.




HALLEBARDIER ESPAGNOL.





PARDON, MESSIEURS... MAIS QUI VA ME PAYER ?
PORTE ÇA AU COMPTE DU PRINCE D'ORANGE ET N'EN PARLONS PLUS !

CE SOIR-LÀ...
IL NE VIENDRA PLUS PERSONNE. VOUS POUVEZ RENTRER LES TONNEAUX ET LES ESCABEAUX.

MON DIEU ! CET HOMME... IL A L'AIR BLESSÉ.
VITE, PORTONS LE À L'INTÉRIEUR !

HEIN ? C'EST SÛREMENT LE FUGITIF AUQUEL LES SOLDATS ONT DONNÉ LA CHASSE !

MAIS C'EST AFFREUSEMENT IMPRUDENT ! IL FAUT S'EN DÉBARRASSER AU PLUS VITE.
PAPA, NOTRE DEVOIR N'EST-IL PAS D'AIDER LES PATRIOTES ?

ET QUELQUES INSTANTS APRÈS...
CONDAMNÉ À MORT PAR LE TRIBUNAL DES TROUBLES, JE SUIS PARVENU À SAUTER DE LEUR MAUDITE CHARRETTE...

MOUSQUETAIRE WALLON AU SERVICE D'ESPAGNE.

PIQUIER FLAMAND AU SERVICE D'ESPAGNE.

(Suite au verso)







BON DIEU ! ILS ONT L'AIR PARTICULIÈREMENT MÉFIANTS CE MATIN...
COINCÉS COMME NOUS LE SOMMES DANS LA FILE, PLUS MOYEN DE FAIRE DEMI-TOUR !

PITIÉ, NOBLE HIDALGO !
UN NOBLE ESPAGNOL AURAIT-IL LE COEUR D'ABÎMER D'AUSSI SUPERBES CHOUX-FLEURS ?

ADMIREZ LA PLUS BELLE MARCHANDISE DU PAYS !
JOSELITO ! JUAN ! ALBERTO !... VENEZ UN PEU VOIR LE PLAISANT SPECTACLE !

ET NON SEULEMENT LA REPRÉSENTATION ÉTAIT GRATUITE...
...MAIS ON DISTRIBUE UN CADEAU À CHAQUE ASSISTANT !

LES GOINFRES EN ONT OUBLIÉ LA FOUILLE !
ÉLOIGNE-TOI EN VITESSE FLORIS !

TAMBOUR

FIFRE







FLORIS ! TOI ICI !...
CE VIEIL ANTOINE ! QUE ME RACONTAIT BABETTE ? TU T'ES DONC ENFUI DE LEUR CARCERO ?

TU N'Y ES PAS ! J'AI ÉTÉ LIBÉRÉ À L'INSTANT. ÉCOEURÉ PAR LA HAINE QU'IL AVAIT PROVOQUÉE, LE DUC D'ALBE EST REPARTI SECRÈTEMENT POUR L'ESPAGNE !

LE NOUVEAU GOUVERNEUR REQUESENS A FAIT PROCLAMER UN PARDON GÉNÉRAL AU NOM DU PAPE...

... ET UNE AMNISTIE COMPLÈTE AU NOM DU ROI PHILIPPE !

ET CE SOIR-LÀ, DANS TOUS LES ESTAMINETS DU TERRITOIRE, LA LIESSE POPULAIRE FAISAIT À NOUVEAU COULER À FLOTS LA FAMEUSE BIÈRE BELGE.

FIN

ENSEIGNE DE LA MILICE BELGE CONTRE L'ESPAGNE.

CAPITAINE DE LA MILICE BELGE CONTRE L'ESPAGNE.

Le rail conquiert la prairie

(SUITE DE LA PAGE 3)

EN venant à bout de tous les obstacles, les pionniers du rail ont définitivement assuré la « conquête » de l'Ouest.

Mais les frais engagés ont été tels qu'il faut que cette ligne intercontinentale ait un trafic très important pour qu'ils puissent être amortis. Aussi s'empresse-t-on de construire des lignes secondaires, qui jouent le même rôle que les affluents dont l'eau vient grossir le cours d'un fleuve.

Les mésaventures de James H. Kyner symbolisent si bien les nombreuses difficultés rencontrées par ceux qui ont mené cette « bataille du rail » qu'elles méritent d'être contées.

Cet homme grand et musclé, à l'esprit entreprenant et tenace, avait perdu une jambe pendant la Guerre de Sécession. L'« Union-Pacific » accepte néanmoins, en 1872, de lui accorder une concession pour un tronçon de voie d'une longueur de 25 milles traversant une petite vallée du Nebraska. Le contrat fixe d'avance le prix global pour les travaux et la date de leur achèvement. James H. Kyner engage trois douzaines d'aventuriers qui se prétendent techniciens, emprunte des outils et se met au travail en juillet 1872. Ils creusent jour et nuit pour préparer le sol avant l'empierrement destiné à porter les traverses et achèvent leur travail dans le délai prescrit. Le profit obtenu par Kyner en quatre semaine se monte à 10.400 dollars.

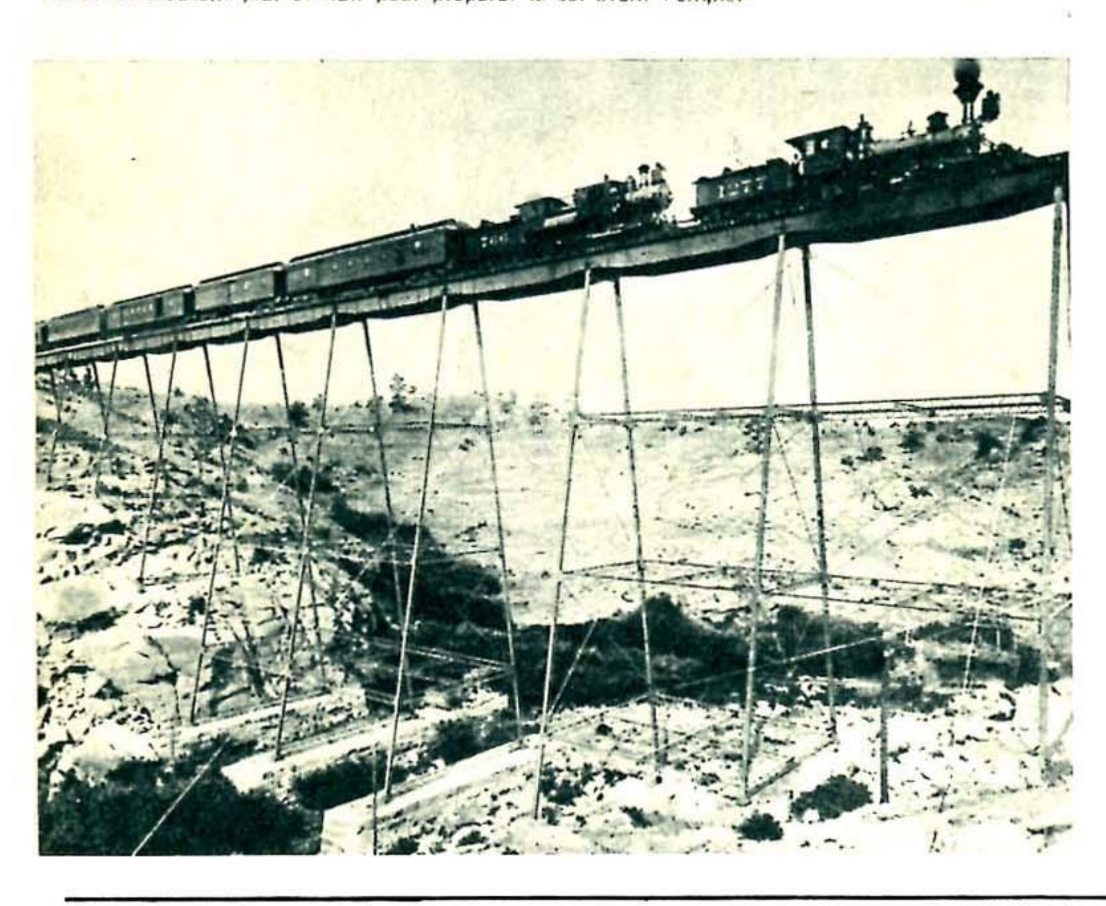
Il fait alors les démarches nécessaires pour obtenir un autre tronçon de voie. L'« Union-Pacific » lui accorde 8 milles, à préparer en 15 jours, pour 7.260 dollars.

Munis, cette fois, de leurs propres outils, Kyner et son équipe de 36 hommes se rendent au Nord-Ouest des Etats-Unis. Hélas ! Après une mince couche de terre, ils se heurtent à de la lave extrêmement dure, et cela sur toute la longueur de leur tronçon ! Les ouvriers essaient de persuader Kyner d'abandonner. Mais il leur répond : « J'ai signé un contrat et je ferai l'impossible pour le remplir, même si je dois le payer de ma vie. »

Finalement, il décide d'employer de la dynamite. Mais étant parfaitement inexpérimentés, quatre hommes ont des accidents mortels et onze autres sont gravement blessés au cours des explosions. Kyner est forcé d'emprunter plus de 60.000 dollars ! La construction demande en effet sept mois de travail intense au lieu des quinze jours prévus et occupe 96 ouvriers ! Lorsque la ligne est enfin construite, la société examine la comptabilité de Kyner et lui paie, par « générosité », 9.000 dollars au lieu des 7.260 dollars convenus. Kyner ne se plaint pas !...

Son attitude est typique de cette époque de l'histoire américaine : les fils des chercheurs d'or sont devenus les bâtisseurs de l'Ouest et ils ne reculent devant aucune tâche, aussi difficile soit-elle ! Le mot « impossible » n'existe pas dans leur vocabulaire...

(A suivre)



Cet extraordinaire pont métallique, construit par l'Union Pacific Railroad, donne une idée des difficultés techniques que rencontrèrent, il y a un siècle, ceux qui entreprirent la construction de la ligne transcontinentale américaine.

LA CHASSE AUX METEORITES EST OUVERTE !

C'EST solide, très solide même, de forme irrégulière le plus souvent, noir ou marron. En somme une sorte de caillou, très lourd pour son volume et d'aspect métallique. C'est une météorite, dont le « Larousse » nous dit qu'il s'agit d'un « fragment de matière solide en provenance des espaces intersidéraux ». Autrement dit, un morceau d'étoile filante qui ne s'est pas complètement consumé au cours de sa fantastique traversée des couches denses de l'atmosphère.

Des météorites, il en tombe des kilos sur notre planète, mais chacune n'est en général pas plus grosse qu'une poussière ! Si par hasard vous avez la « chance » de voir tomber l'un de ces objets extra-terrestres, recueillez-le soigneusement et envoyez-le au Service de Technologie de la Surface Lunaire du Manned Spacecraft Center de la NASA, à Houston (U.S.A.). Il y sera le bienvenu !

C'est que les Américains cherchent à savoir aussi exactement que possible ce que leurs astronautes trouveront sous leurs pieds quand leur capsule « Apollo » les déposera sur la lune. Aussi des études sont-elles en cours depuis plusieurs mois, mais ce sont les «victimes» qui manquent : il n'existe que 1.500 météorites environ dans les musées mondiaux! Le rêve des minéralogistes serait d'avoir sous la main une météorite récente, dont l'arrivée sur la Terre remonterait à huit à dix jours et dont les radiations pourraient être analysées. Mais la trouver est encore plus difficile que de découvrir une aiguille dans une meule de foin !...

Malgré tout, si par une chance formidable, le sort vous choisissait...

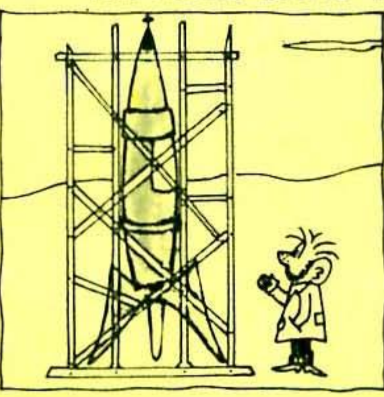
R. de N.

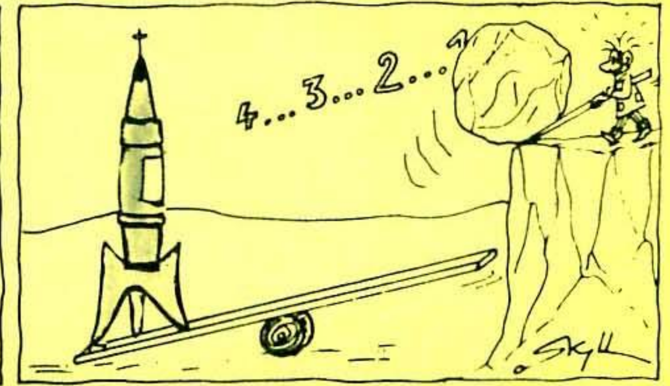


La météorite de Rosebud — propriété d'un musée du Texas — est l'un des plus gros spécimens de matière extra-terrestre que l'on connaisse. Poids : 54,8 kg. Elle a fait l'objet d'analyses approfondies à Houston. Au mur : une carte de la lune.

HISTOIRE SANS PAROLES

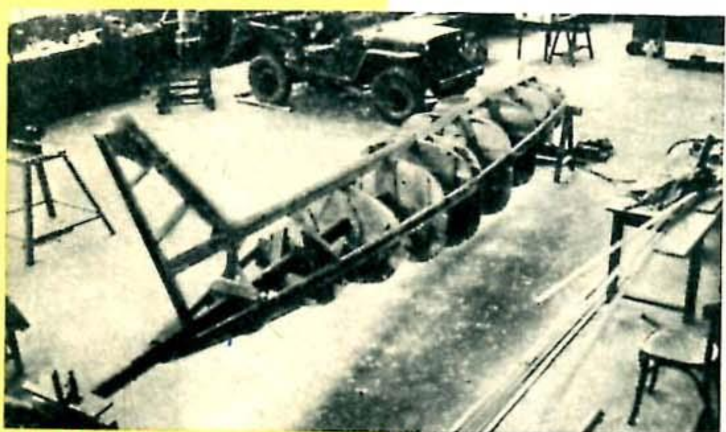




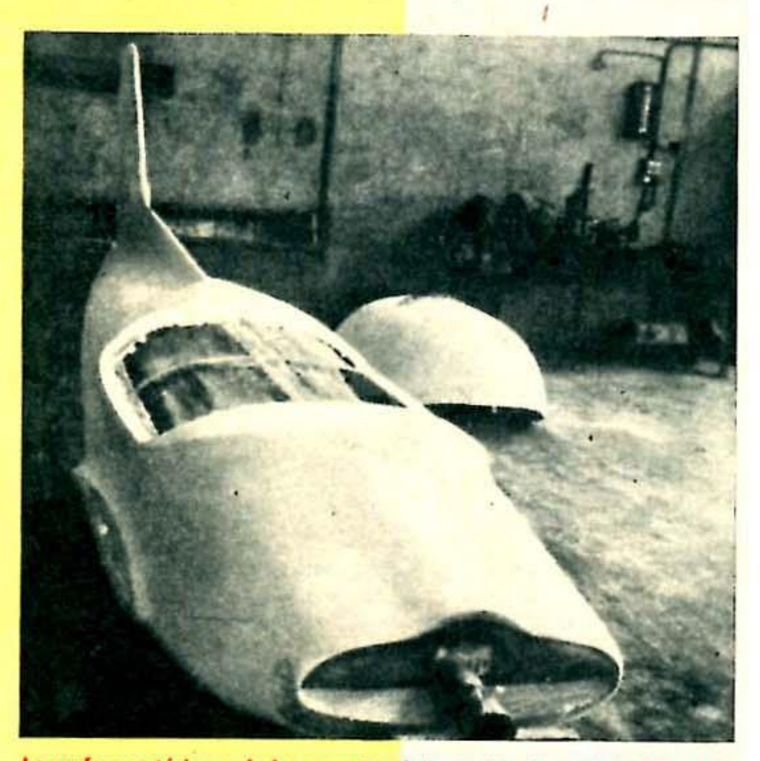


LE « G. D. 01 »

premier avion français en « stratifié »



Voici la rudimentaire charpente de bois qui a été noyée dans le plâtre afin de former la maquette grandeur réelle de l'avion.



La surface extérieure de la maquette doit ensuite être minutieusement polie à la main avec du papier de verre... et beaucoup de ténacité !



DEPUIS plusieurs années, Georges Delon, Chef-Pilote de l'Aéro-Club du Limousin, consacre tous ses loisirs à la construction d'un avion qui va révolutionner la construction amateur : il est entièrement réalisé en « stratifié ».

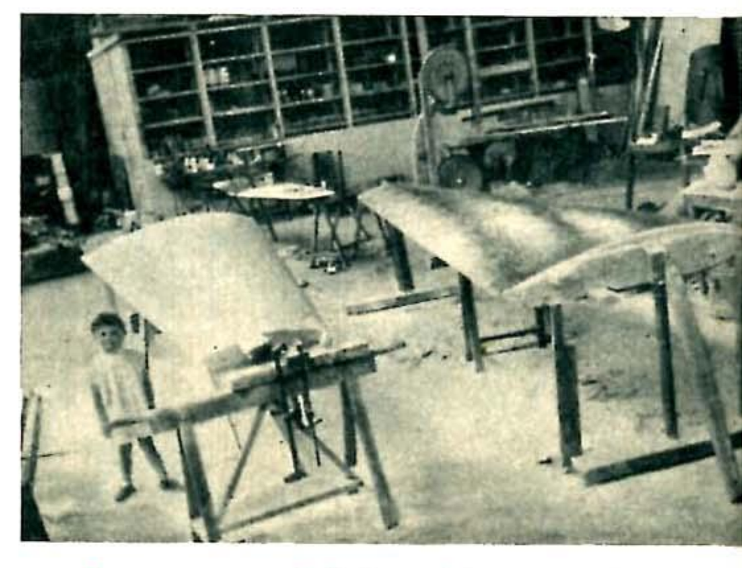
Matériau d'avant-garde qui a d'abord été utilisé pour la construction de carrosseries d'automobiles (les « Alpine » et les « D.B. » **Panhard,** notamment) avant de conquérir la quasi-totalité des fabricants de bateaux de plaisance et de course, le **stratifié** va ainsi faire son apparition dans l'aéronautique.

500 HEURES DE TRAVAIL AU LIEU DE 1.600

La construction, sur plans, d'un avion léger, représente pour un amateur ou pour un groupe, 1.600 heures au moins consacrées au découpage, puis à l'assemblage des différentes pièces de bois assurant sa charpente : nervures, longerons, etc...

Il faut ensuite recouvrir l'ensemble de toile spéciale (la « toile d'avion »), coller sur les jointures de la « bande crantée » de même nature, enfin passer sur l'ensemble un apprêt spécial, l' « enduit de tension », dont le rôle consiste, comme son nom l'indique, à tendre les fibres du tissu, préparant ainsi celui-ci à recevoir la peinture finale.

Or, grâce à la technique du « stratifié », ce travail peut-être ramené à 500 heures. Cette technique, dont « Tintin » vous a parlé il y a quinze jours, à propos du « Tiburon », consiste à étendre, à l'intérieur d'un moule, du tissu de verre fabriqué industriellement en faisant fondre à haute température de minuscules billes de verre qui, encore en fusion, passent au travers d'une curieuse filière percée d'une infinité de petits trous, comme une pomme d'arrosoir. Sur ce tissu de verre, on étend d'abord une couche de résine synthétique, puis encore une toile de tissu de verre, une autre couche de résine, et ainsi de suite. Avec cinq ou six épaisseurs, par exemple, on obtient ainsi, après plusieurs heures de séchage, un matériau compact



Sur une maquette d'aile (à gauche), on a moulé la forme qui permettra ultérieurement de la reproduire en « vrai ».



L'assemblage des moules (sur lequel vous pouvez distinguer les renforts métalliques) donne une idée de la silhouette future de l'avion, bien qu'il y manque encore plan fixe, ailerons et volets.

dont la « stratification » qui est en quelque sorte le mélange et le soudage des éléments qui le composent, donne, à résistance égale, un gain de poids de 30 pour cent par rapport aux matériaux classiques.

D'ABORD, CREER LA « MAQUETTE »

Bien sûr, ces cinq cents heures de travail représentent la fabrication des éléments qui, ajustés, formeront l'avion lui-même.

Mais auparavant, il faut se livrer à une longue et méticuleuse préparation du matériel nécessaire au moulage. Matériel qui permettra la fabrication d'une série (dix, quinze, ou même davantage) d'appareils identiques.

Première opération : réalisation d'une **maquette** grandeur réelle, c'est-à-dire un faux-avion ayant les formes et les dimensions exactes de l'avion à construire.

Cette maquette peut-être en bois, ou plus simplement en plâtre — le travail de finition qui consiste à poncer soigneusement la surface extérieure étant, dans ce cas, plus facile.

PUIS MOULER LES « FORMES »

Il s'agit ensuite de réaliser, à partir de cette maquette, les **moules** en creux dans lesquels seront fabriquées les pièces réelles.

Comme ces dernières, les formes des moules sont réalisées en stratifié, renforcé par des entretoises métalliques qui en permettront la manipulation. Pour chaque aile, on fabrique deux formes : une supérieure et une inférieure; de même pour chaque côté du « plan fixe ». La carlingue est, elle aussi, moulée en deux parties longitudinales : gauche et droite. Quant aux autres pièces mobiles (ailerons, volets, etc...) elles sont également moulées en deux moitiés qui seront ensuite réunies selon le même procédé : « collage » par bandelettes de toile de verre et résine.

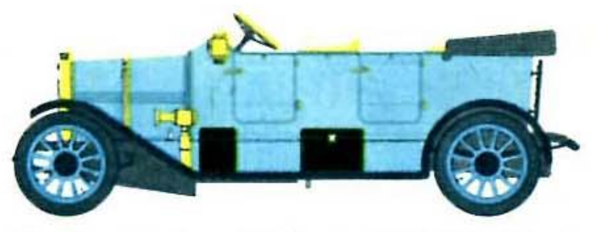
BIENTOT, L'AVION DE DEMAIN

Afin que les pièces définitives ne collent pas au moule, on enduit celui-ci de cire avant d'étendre le tissu de verre. En même temps, on ajoute une des pièces métalliques qui serviront à renforcer ces différents éléments et à donner à l'ensemble la solidité que l'emploi du stratifié seul ne permettrait pas.

A l'heure actuelle, Georges Delon a déjà fabriqué tous ses moules et réalisé presque toutes les pièces définitives. Il lui reste encore à trouver un moteur : il pense à un 140 ou 150 CV. Et dans quelques semaines, il pourra commencer les essais de son sensationnel avion : il sera plus léger d'un tiers que son équivalent construit selon les procédés traditionnels ; 30 pour cent plus rapide aussi, pense-t-il.

Souhaitons donc bonne chance à Georges Delon et à son prototype expérimental en « stratifié » : le **G.D. 01**.

Christian Ladouët.



Une des premières ALFA : la 20/30 HP, série E, de 1910. Moteur 4 cylindres, de 4084 cc. Puissance : 42 CV au régime maximum de 2.200 t/m. Poids : 1000 kg. Vitesse : 100 km/h. Une version sport de ce modèle atteignait 140 km à l'heure.



ALFA 15/20 HP, série C de 1912. C'était une 2 places à moteur 4 cylindres de 2413 CC, développant 25 CV à 2200 t/m. Poids : 950 kg. Vitesse : 90 km/h. 330 exemplaires de ce modèle furent construits : un beau succès pour l'époque !



ALFA ROMEO RL S... tagna. C'était une ... dres de 2994 CC, dé... Poids : 1600 kg. Vite... gagna la Targa F...

Un peu d'histoire...

80 VICTOIRES DANS LES COURSES LES PLUS IMPORTANTES DU MONDE !

En 1909, un groupe de jeunes passionnés de l'automobile profita de ce que l'usine installée à Portello, près de Milan, par le constructeur français Darracq, fermait ses portes, pour la racheter et fonder l'**Anonima Lombarda Fabbrica Automobili** : c'est-à-dire la société ALFA.

Dès 1913, des **Alfa** remportèrent leurs premiers succès en course, ce qui était — déjà — la meilleure des propagandes pour une firme.

En 1914, à la faveur d'une réorganisation financière, l'ingénieur Nicola Romeo prend la direction de la société. C'est un « grand patron », qui dote son usine de moyens industriels importants.

En 1924, les **Alfa Romeo** (des P-2 à compresseurs) reconnaissables au trèfle à quatre feuilles, sur un triangle blanc, qui orne leurs capots rouges, enlèvent le Grand Prix de l'ACF, à Lyon.

C'est le commencement d'une série impressionnante de victoires, qui ne s'achèvera que lorsque la firme se retirera, volontairement, des compétitions, en 1951 : trois victoires aux 24 Heures du Mans, sept à la Targa Florio, onze aux «Mille miles» et... 58 Grands Prix en vingt sept ans !

Aujourd'hui, les **Alfa Romeo** continuent à glanner de nombreux succès dans les rallies et les épreuves « sport ».

alfa ro

50 ans de trad

dont bénéficient 80.000

59.000 voitures fabriquées en 1962, plus de 80.000 en 1963 ! La firme ALFA ROMEO, célèbre pour ses nombreuses victoires en compétition et pour le caractère sportif des voitures qu'elle fabrique, récolte le fruit de ses efforts : jusqu'à 1962, sa production était surtout axée sur la gamme des « Giulietta » (à moteur 1290 cc), mais depuis deux ans, cette gamme a été totalement rénovée, avec l'apparition des 2 litres 6, puis des « Giulia » (1570 cc).

Deux séries qui ont tous les atouts nécessaires pour faire la joie des amateurs de conduite sportive.

Pour faire face à une demande continuellement accrue, ALFA ROMEO a construit, à Arèse, de nouvelles usines qui vont doubler les possibilités de production de la firme. Celle-ci, vous le savez sans doute, a également conclu des accords avec la REGIE RENAULT et assure le montage des Dauphine et des R. 4 vendues en Italie.

En France, l'importation et la distribution des ALFA ROMEO sont assurées par la « SOCIETE FRANÇAISE ALFA ROMEO », créée en 1963, qui dispose maintenant de 120 points de vente et d'assistance, et qui a vendu 2.700 voitures en 1963.

AU VOLANT DE LA «GIULIA» T I

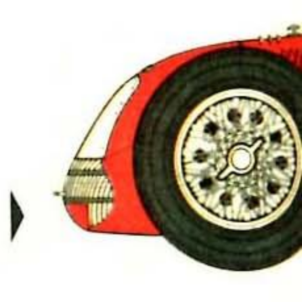
J'AI pu accomplir récemment un millier de kilomètres au volant de l'*Alfa Romeo* « Giulia » T I, petite berline d'apparence assez modeste, qui est la moins chère de la gamme Alfa Romeo (exception faite de la berline « Giulietta », qui est encore fabriquée), mais qui n'en est pas moins enthousiasmante dès que l'on s'installe au volant et que l'on prend la route !...

Le capot légèrement plongeant cache un moteur 4 cylindres en ligne de 1570 cc (9 CV fiscaux), en alliage léger, avec chemises amovibles, villebrequin à cinq paliers, distribution par deux arbres à cames en tête et alimentation par un carburateur double corps. Ce moteur développe une



ALFA ROMEO 8C 2900 B de 1937, carrossée par Touring. Moteur 8 cylindres en ligne de 2905 CC, développant 180 CV à 5200 t/m. Poids : 1150 kg. Vitesse : 185 km/h. Ce fut le dernier d'une série de modèles dérivés de la « Monza ». Parmi ses victoires : les Mille Miles de 1937, 1938 et 1947.

L'ALFA ROMEO 159 de 1950. Cette monoplace de course, catégorie 1500 (moteur 8 cylindres de 1.479 CC), suralimentée par deux compresseurs, développait l'effarante puissance de 425 CV au régime très élevé de 9.300 t/m. Pesant 790 kg, elle dépassait légèrement le cap des 300 km/h !... Comme sa sœur aînée la 158, elle est plus connue sous le nom d'ALFETTE. En 1950 grâce à Nino Farina, en 1951 grâce à Fangio, ces « Alfette » furent imbattables et remportèrent le championnat du monde. Entre 1947 et 1951, elles ont disputé 36 Grands Prix, dans lesquels elles ont remporté 31 victoires, 19 deuxièmes places, 15 troisièmes places et battu 23 records du tour (vitesse moyenne maximum sur un tour de circuit).





le 1923, carrossée par Cas-
places à moteur 6 cylin-
ppant 83 CV à 3600 t/m.
: 130 km/h. Cette voiture
t de nombreux G. P.



ALFA ROMEO P2 de 1924. Cette voiture de course à moteur 8 cylindres en ligne de 1897 cc, développant 156 CV à 5500 t/m, pesait 750 kg et atteignait 225 km/h ! Elle fit une carrière fracassante en compétition pendant six ans.



ALFA ROMEO 6C 1750 Super Sport de 1929, carrossée par Zagato. C'était une 6 cylindres de 1752 CC, disposant de 102 CV à 5000 t/m et atteignant 170 km/h. Elle remporta notamment les « Mille Miles » et le « Tourist Trophy ».

omeo

ition sportive
voitures par an

puissance très importante pour une voiture de 1600 cc pesant 1.000 kg : 106 chevaux (contre 72 ch à la Peugeot 404 et 83 ch à la Citroën DS 19) au régime de 6000 tours/minute.

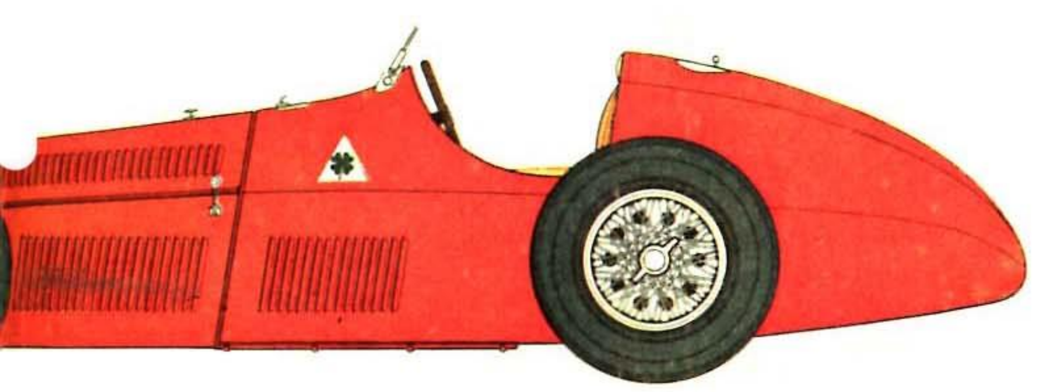
Bien que connaissant cette puissance, j'ai été favorablement étonné par le brio de la « Giulia » dans les reprises : elle part comme une flèche dès que l'on appuie sur l'accélérateur ! Il faut dire que la boîte, d'un maniement très aisé, est à cinq rapports et qu'on peut ainsi, si on le désire, rouler à n'importe quelle allure aux régimes élevés où la puissance développée est maximum. Mais, chose étonnante, ce moteur extrêmement nerveux est également d'une merveilleuse souplesse et permet par exemple de rouler en 5ème à 50 km/h, ce qui est économique et... silencieux, et même d'accélérer progressivement sans être obligé de rétrograder.

3 ATOUTS POUR REALISER DES MOYENNES « TERRIBLES » !

La « Giulia » possède les trois atouts qui autorisent une conduite rapide : un moteur très puissant, une tenue de route exceptionnellement bonne et un freinage extrêmement efficace.

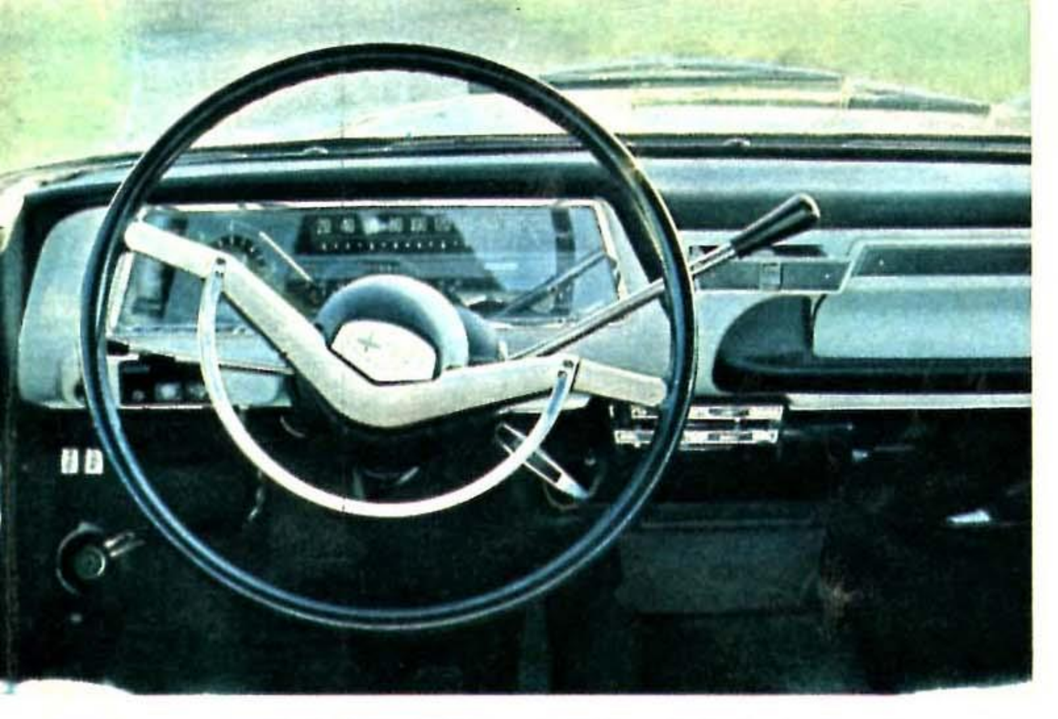
On atteint 170 km/h en 5ème, 140 en 4ème, 100 en 3ème et 70 en seconde. Deux chiffres vous donneront une idée des accélérations : départ arrêté, on atteint 50 km/h en moins de 4 secondes et 150 km/h en 39 secondes ! Cette nervosité autorise des dépassements rapides, ce qui est évidemment un gage de sécurité important, et la plupart des côtes sont gravies sans que la vitesse fléchisse beaucoup !

La « Giulia » est une berline de lignes sobres et d'apparence modeste, mais c'est surtout lorsqu'elle est arrêtée qu'il est facile de la doubler !



Les performances de la *Giulia* ne sont pas théoriques : grâce à une tenue de route exceptionnelle, on peut vraiment utiliser à fond sa puissance. La suspension, dont le débattement est supérieur à celui des voitures classiques, confère une très grande adhérence aux roues, quel que soit l'état de la route (la voiture que j'ai essayée était

SUITE AU VERSO



Installez-vous au volant de la « Giulia » : le tableau de bord est sobre et comporte, bien entendu, un compte-tours. A droite, sous le volant à deux branches, le levier des changements de vitesses. A gauche en bas, deux tirettes : le starter et l'accélérateur à main. A droite, commandes d'aération et de chauffage et large poignée de maintien.

L'arrière de la « Giulia » est tronque, absolument vertical, selon une technique qui est actuellement considérée comme la meilleure sur le plan aérodynamique.



alfa ro

LA GAMME ALFA ROMEO 1964

Voici les onze modèles qui composent la gamme actuelle d'**Alfa Romeo** à partir de trois moteurs de cylindrées différentes, plus ou moins poussés selon les modèles :

— **Giulietta TI:** berline 4 cyl. 1290 cc 7 CV fiscaux, 84 ch réels, 155 km/h; 16.250 Francs.

— **Giulia TI** (celle qui a fait l'objet de notre essai) : berline 4 cyl. 1570 cc, 170 km/h; 17.850 Francs.

— **Giulia TI Super :** berline aux mêmes caractéristiques que la précédente, mais la puissance du moteur est portée à 129 ch. Plus de 185 km/h. Cette version très sportive est vendue 28.500 Francs.

— **Giulia Spider :** cabriolet 2 places, mêmes caractéristiques que la Giulia TI, 172 km/h; 20.950 Francs.

— **Giulia Sprint :** coupé 2 portes 2 + 2 (2 grandes places, deux petites), même moteur que la précédente; 21.950 Francs.

— **Giulia Sprint GT :** coupé 4 places sorti en octobre dernier, dont la carrosserie toute nouvelle est signée de Bertone. Le moteur est une version de celui de la « Giulia », qui développe 122 ch. 180 km/; 24.950 Francs.

— **Giulia SS** (Sprint Spéciale): coupé 2 places, 129 ch, 200 km/h; 30.500 Francs.

— **Giulia TZ :** prototype de coupé carrossé par Zagato, aux caractéristiques nettement sportives, mais non encore dévoilées. On peut en attendre une vitesse de l'ordre 220 km/h.

— **2600 Berline :** 6 cylindres, 6 places, 2582 cc, 15 CV fiscaux, 148 ch réels, 175 km/h; 29.900 Francs.

— **2600 Spider :** cabriolet 2 + 2. Mêmes caractéristiques mécaniques que la précédente, mais moteur porté à 165 ch; 200 km/h; 32.500 Francs.

— **2600 Sprint :** luxueux coupé 2 portes, 4 places. Mêmes caractéristiques que la précédente. 36.200 Francs.

équipée de « Michelin X », mais selon le constructeur, l'adhérence est aussi bonne avec d'autres pneus (des « Pirelli » par exemple).

Dans les virages pris à hautes vitesses, la « Giulia » s'incline d'une façon assez importante, mais ne « décroche » pas d'un centimètre. Très rapidement, on acquiert une confiance quasi illimitée dans les possibilités de la voiture, même sur route mouillée. J'ai voulu voir jusqu'où allait la « bonne volonté » de la « Giulia », en virant de plus en plus vite... Je dois à la vérité de dire que j'ai fini par renoncer à la faire déraper !...

Le troisième atout de la « Giulia », c'est son freinage merveilleusement efficace : il autorise des arrêts très rapides et néanmoins sans brutalité, quelle que soit la vitesse à laquelle on roule. Précisons que la « Giulia » est équipée de freins à disque (sur les quatre roues) assistés par un servo-frein à dépression.

La « Giulia » autorise donc des moyennes élevées qui peuvent dépasser les 100 km/h sur des routes pas trop encombrées. Selon le style de conduite, la consommation va de 10,4 litres à 13 litres, ce qui est très raisonnable.

Le moteur fait évidemment entendre un vrombissement dont le niveau sonore est assez élevé, comme tous les moteurs à haut



Vue de face et de profil, la « terrifique » Giulia TZ, carrossée par Zagato et dont les caractéristiques définitives seront dévoilées prochainement. On peut espérer 210 à 215 km/h !...



Carte d'identité de la Giulia TI

Moteur : 4 cylindres 1570 cc
Puissance : 106 ch SAE
Taux de compression : 9
Longueurs hors tout : 414 cm
Largeur : 156 cm
Hauteur : 143 cm
Poids à vide : 1000 kg

La « Giulietta » TI (1290 cc) est désormais la doyenne de la gamme « Alfa Romeo ».



SUITE DE LA PAGE 27



La Giulia TI « Super »: une redoutable voiture de rallye, qui s'est classée 4ème au classement scratch du dernier Tour de France Automobile. Devant elle, il n'y avait que... trois « Ferrari » !

rendement, et il ne semble pas d'ailleurs qu'on ait cherché spécialement à insonoriser l'habitacle.

De même, la suspension a été conçue plus en fonction de la tenue de route que du confort des passagers : les chaos sont absorbés avec souplesse, mais les amortisseurs, très efficaces, stoppent les oscillations de la suspension avec une certaine sécheresse. Je préférais, quant à moi, à l'avant, des sièges séparés, qui soutiennent mieux le corps en virage, à la banquette, trop souple à mon goût, qui équipe la « Giulia ». Enfin, il est étonnant qu'une voiture de cette classe ne bénéficie pas d'un allume-cigarettes, et un levier de vitesses au plancher serait d'un maniement plus rapide que le levier au volant.

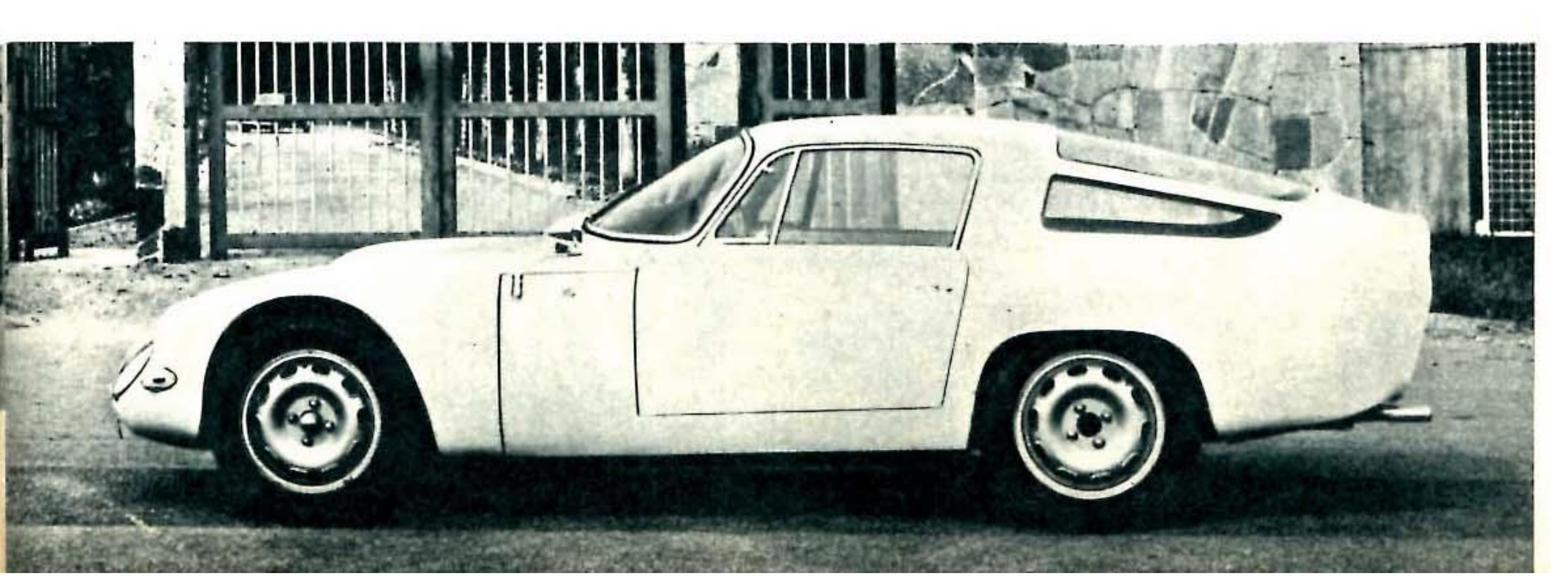
Mais bravo, en revanche, pour la position anti-éblouissante du rétroviseur, pour la commande au pied du lave-glace, pour le phare de recul, pour les cendriers sur les portières arrière et pour le très vaste coffre à bagages.

Bravo aussi pour le faible rayon de braquage, qui contribue à rendre très agréable l'utilisation de la « Giulia » en ville. Au feu vert, on laisse tout le monde sur place et les 414 centimètres de longueur hors-tout de la « Giulia » sont assez faciles à garer.

Jean FONDIN

La Giulia « Spider » : un joli cabriolet décapotable.





TINTIN ACTUALITÉS


1



2

QUI IMITE QUI ?

La pratique du ski n'est plus l'apanage de l'homme : c'est ce qu'une chaîne de TV américaine vient de révéler à ses téléspectateurs en leur présentant, au cours de plusieurs émissions, ce jeune chimpanzé évoluant sur ses skis avec autant de grâce et d'aisance que le ferait un skieur chevronné *(photo 1)*. Ce chimpanzé est d'ailleurs si sûr de lui qu'il lui arrive maintenant de donner des leçons à des débutants *(photo 2)*, prouvant par là que contrairement au dicton, c'est parfois l'homme qui imite le singe !

★ *Quatre stations du réseau français qui permettra la réception des télémesures et la télécommande des satellites, vont être construites dès l'année prochaine sous le contrôle de la Compagnie Française de Télégraphie Sans Fil.*

★ *Un radio-téléphone transistorisé, appelé le « Corvette », va équiper tous les bateaux de pêche et les navires de plaisance de Grande-Bretagne. Fonctionnant sur piles de 24 V, il permettra à tout bateau en détresse d'alerter immédiatement les services de sauvetage.*

★ *Un minuscule ensemble électronique de la dimension d'un dé à jouer mais correspondant à un bloc de 50 éléments actuels, est à l'étude à la Westinghouse Electric Corporation. Il permettra de réduire très sensiblement la taille des calculatrices électroniques destinées aux satellites artificiels et même celles des postes de radio portatifs.*

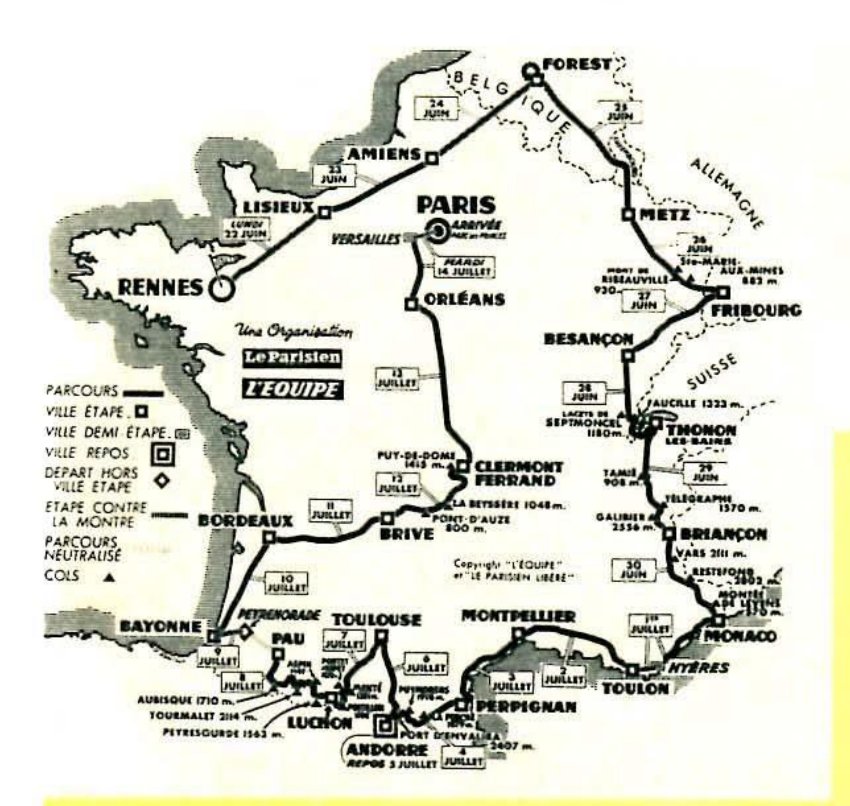
★ *Une méthode d'irrigation à l'aide des eaux d'égoûts, économique et efficace, est actuellement expérimentée par les techniciens de l'Institut hongrois de Recherches Hydrauliques de Deberecen.*

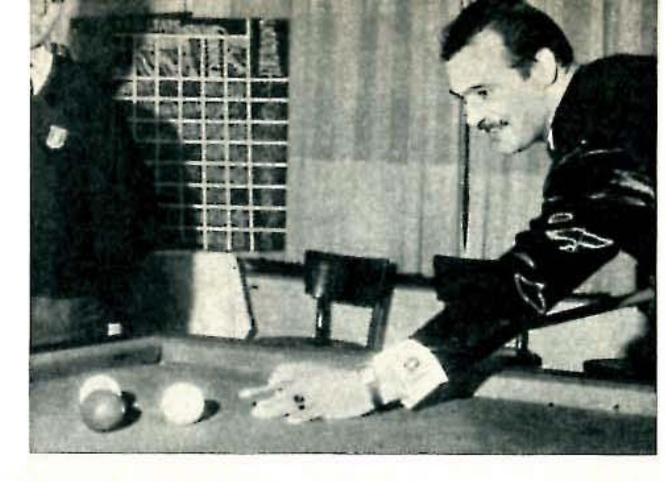


Cette main électronique artificielle vient d'être mise au point par des chercheurs yougoslaves de Belgrade et expérimentée sur un infirme. Les mouvements de l'appareil sont provoqués par une simple pression sur les éléments sensibles localisés dans les doigts de l'appareil, ce qui donne à chacun de ceux-ci une entière indépendance pour se mouvoir, tout comme de vrais doigts.



51e TOUR DE FRANCE





Bien que ne faisant pas (encore) partie des disciplines olympiques, le billard est un sport qui compte de fervents adeptes. Pour la première fois depuis 1932, la finale du Championnat de France de billard s'est déroulée ce mois-ci à Lille. Des éléments de valeur s'y affrontaient, notamment : Vanetti du « B.C. Mulhouse », Schwartz du « B.C. Ablonnais », Rosenribe du « B.C. Vichy », Dabon de Saint-Denis, Maixent du « B.C. Saintais », Sergent du « B.C. de Nice » et Rocchini du « B.C. des Batignoles ». Après une lutte serrée, la victoire est revenue à Vanetti, qui devient ainsi Champion de France toutes catégories. Sur notre photo, prise pendant la finale, Vanetti tente un point difficile.

LE TOUR DE FRANCE 1964

C'est maintenant officiel : le 51e Tour de France cycliste — c'est-à-dire celui de 1964 — sera couru du lundi 22 juin au mardi 14 juillet. Partis de Rennes, les coureurs arriveront au terme de la grande boucle au Parc des Princes, à Paris, comme le veut la tradition. Au total, douze équipes de marques — chacune composée de 11 coureurs, dont 7 de la nationalité de la marque et 4 étrangers — seront admises à participer à l'épreuve.

Ce Tour sera couru dans le sens des aiguilles d'une montre, c'est-à-dire qu'on attaquera cette fois les Alpes avant d'aborder les Pyrénées. Il durera une journée de plus que son prédécesseur. Quant au départ, il a été fixé exceptionnellement au lundi, pour éviter la concurrence avec les 24 Heures Automobiles du Mans qui se disputeront les 20 et 21 juin.

A noter enfin que le « Tour 1964 » fera trois incursions à l'étranger : en Belgique d'abord avec étape à Forest, à 7 kms de Bruxelles; ensuite, pour la première fois de son histoire, en Allemagne de l'Ouest avec étape à Fribourg en Brisgau; enfin en République d'Andorre, avant d'attaquer les Pyrénées.

Quant au « Tour de l'Avenir », à partir du 1er juillet, il se raccrochera comme ces dernières années au « Tour » des aînés, selon la carte que nous publions ci-dessous.

4e TOUR DE L'AVENIR



TINTIN-PHILATELIE

Un grand événement : PHILATEC 1964

Du 5 au 21 juin 1964 se tiendra à Paris, au Grand Palais des Champs-Elysées, une exposition « inhabituelle et rare ». Il s'agit d'une exposition internationale de philatélie et de technique postale, comme aussi des dernières réalisations de la mécanique et de l'automation dans les deux domaines de la Poste et des Télécommunications. Philatélie (PHILA) et technique (TEC) seront donc les deux marraines de PHILATEC.

Le Grand Palais sera spécialement aménagé pour assembler et présenter des collections rares et précieuses venues de tous les pays participants. Timbres anciens, timbres récents des administrations postales française et étrangères, collections thématiques de timbres-poste exotiques réalisées dans un ensemble tropical par le Bureau d'études des Postes et Télécommunications d'outre-mer, salon où les artistes français et étrangers exposeront leurs œuvres en liaison avec leur propre création de timbres-poste, tels seront les principaux aspects de cette exposition intitulée « PHILATEC 1964 » où tous ceux qui sont intéressés par la philatélie trouveront matière à discussion et à enrichissement.

Mais l'histoire de la Poste et des Télécommunications ne sera pas oubliée et c'est un siècle de cette histoire si riche — de 1789 à 1889 — qui sera présenté sous une forme animée et colorée... Puis l'aspect contemporain le plus perfectionné des techniques des télécommunications — sous le signe de l'électronique — sera mis en valeur non seulement pour les réalisations déjà acquises, mais encore pour les recherches en cours.

Pour commémorer l'événement, les postes françaises viennent d'émettre un timbre spécial :



— 0,25 F, Philatec 64, dessiné et gravé par Pierre Gandon.

Ce timbre représente un album de timbres avec, à l'arrière plan, le Grand Palais et les Chevaux de Marly.

Un autre grand événement de l'année écoulée vient d'être commémoré par nos Postes : l'inauguration de la Maison



de la Radio et de la Télévision édifiée à Paris, sur les bords de la Seine :

— 0,20 F, Maison de la Radio - Télévision, dessiné et gravé par Jacques Combet.

Enfin la série des tableaux et vitraux s'enrichit de deux nouvelles et magnifiques vignettes que vous voudrez — et à juste titre — inclure dans votre collection :

— 0,85 F, « Les mariés de la Tour Eiffel », dessiné et gravé par Pierre Gandon d'après le célèbre tableau du peintre Marc Chagall.

— 0,95 F, « Les marchands de fourrure », dessiné et gravé par Claude Durrens d'après un vitrail de la cathédrale de Chartres.







LA TV POUR LES JEUNES

PAR COLETTE ROWSKI

★ 19 h, mardi, mercredi et jeudi, et à 14 h le dimanche : **L'homme du XXe Siècle.**
★ 19 h 20, tous les jours (sauf samedi), et à 19 h 55 le dimanche : **Bonne nuit les petits.**
★ 19 h 40, tous les jours (sauf samedi et dimanche) : **Quand on est deux.**

MERCREDI 29 JANV.

★ 20 h 35, **La piste aux étoiles.**
★ 22 h 25, EUROVISION : Jeux Olympiques d'hiver, transmis d'Innsbrück : patinage artistique.

JEUDI 30 JANVIER

★ 11 h 55, EUROVISION : suite des Jeux Olympiques d'hiver depuis Innsbrück : ski, descente messieurs.
★ 13 h 20, **La séquence du jeune spectateur.**

L'ANTENNE EST A NOUS

★ 16 h 30, **Bip et Véronique chantent.**
★ 16 h 35, **Les aventures de Joé.**
★ 16 h 45, **Les vacances de Poly.**
★ 17 h, **La petite musique**, des marionnettes.
★ 17 h 10, **Napoléon et sa légende** (suite et fin).
★ 17 h 35, **Le monde secret.**
★ 17 h 45, **Bayard.**
★ 18 h 15, **Le monde en 40 minutes.**
★ 22 h, **Les jeunesses musicales de France** : une émission de Bernard Gavoty, avec le Quatuor Mule.

VENDREDI 31 JANVIER

★ 19 h 25, **Histoires sans paroles.**

SAMEDI 1er FEVRIER

★ 10 h, **Concert en stéréophonie.**
★ 11 h 50 et 13 h 20, EUROVISION : les Jeux Olympiques d'hiver depuis Innsbrück : ski, slalom dames.
★ 14 h 55, EUROVISION : rugby France B—Nouvelle Zélande - transmis de Toulouse.
★ 17 h 20, **Voyage sans passeport.**
★ 17 h 35, **Concert.**
★ 18 h 25, **Bonnes nouvelles.**
★ 18 h 55, **La roue tourne.**
★ 19 h 25, **Actualités sportives.**
★ 20 h 45, le premier épisode du nouveau feuilleton, écrit et réalisé par Bernard Hecht : **Les beaux d'Agatha.**
★ 21 h 20, **Rendez-vous avec...** l'émission de Jacqueline Joubert.

DIMANCHE 2 FEVRIER

★ 12 h 30, **Discorama.**
★ 13 h 30, **Au-delà de l'écran.**
★ 14 h 30, **Télé-dimanche.**
★ 17 h 20, **un film.**
★ 20 h 20, **Sports-dimanche.**

LUNDI 3 FEVRIER

★ 18 h 55, **L'avenir est à vous.**

DEUXIEME CHAINE

Tous les samedis, à 20 h 30, **Félix**, avec Christian Duvalleix.

DU COTE DE LA RADIO

N'oubliez pas les grands jeudis radiophoniques, sur INTER-VARIETES, de 14 h à 17 h :

— **L'après-midi enfantine du jeudi**, présentée par Arlette Peters, Maurice Pauliac et J.W. Garrett.
— **Récréations à l'école** : les jeux de Jean Dalten.
— **Les jeudis de Patrick et Sophie**, et...
— **Les canards sont là**, avec la Compagnie d'Antonin Baryel.
— **Terre des enfants**, l'émission poétique de Marianne Oswald
— **Il était une fois** : La France et ses mille et un contes, de Youla Koutyrina.
— **Qu'en pensez-vous, Monsieur Dièse ?** de Louis Wins.
— **Partons à la découverte**, l'émission-concours et...
— **Allo, Allo, ici jeunesse**, de Monique Bermond, Roger Bocquié, Jean-Pierre Lituac et le professeur Plock.
— **Histoires de la musique**, de Paul Castan.

JEUDI - TINTIN

Après tirage au sort (voir « Tintin » n. 793) ce sont DOMINIQUE DAMON et YVES ROUAIX qui ont gagné, à Vienne, un livret de caisse d'Epargne de 20 francs offert par «TINTIN». NIQUE DAMON et YVES ROUAIX qui ont gagné, à Vienne, Presse, Cours Wilson, à Vienne.

« BAYARD » : « PIQUET LE SAGE »

Le jeune Pierre ne tarde pas à faire preuve de ses talents de cavalier. Présenté au Duc de Savoie et à sa jeune femme, la belle Duchesse Anne, il caracole dans la cour de leur château aux cris de « Piquez, Piquez... » et le surnom de « Piquet » lui restera ! Pierre est le plus jeune (il a 13 ans) des pages au service du Duc, mais il est aussi le plus adroit, le plus vif, le meilleur cavalier et le meilleur tireur à l'arc. Cette réputation attirera à Pierre beaucoup d'ennemis parmi les courtisans du Duc ! Mais, en fin de compte, tous s'inclineront devant son prestige et reconnaîtront en Pierre leur égal, sinon leur maître.





Les tournages ont été très pénibles pour René Roussel, qui incarne Bayard. Presque chaque jour, il devait revêtir son armure, ce qui demandait une bonne heure ! Bien que réalisée spécialement, cette cuirasse était assez lourde et peu pratique, même entre les prises de vues. (Photos R.T.F.)

Un certain nombre de nos lecteurs n'ont pas pu trouver le numéro de « Tintin » de la semaine, là où ils étaient en vacances (pendant les vacances de Noël).

Nous leur rappelons qu'il suffit d'écrire au journal « Tintin » (Services Ventes, 31 rue du Louvre, Paris 2e) en précisant le, ou les numéros désirés et en joignant 1 Franc en timbres-poste par exemplaire demandé, pour recevoir ce ou ces numéros qu'ils n'ont pu trouver chez les marchands de journaux.

Mais nous leur serions reconnaissants de bien vouloir nous préciser dans quelle ville ils n'ont pu se procurer « Tintin ».

DANSES ET CHANSONS FRANÇAISES

Dans le cadre de la série « Danses et chansons françaises», réalisée par Jean Pignol, France Vernillat et Pierre Barbier vous ont proposé : *Napoléon et sa légende*. Vous verrez, jeudi 30 janvier, à 17 h 10, la suite et la fin de ces quelques chansons mises en images, qui retracent l'époque Napoléonienne.



Les beaux yeux d'Agatha... sont ceux de la jeune et jolie comédienne Anne Tonietti, vedette du nouveau feuilleton de B. Hecht, qui sera diffusé tous les samedis à partir du 1er février (Photo R.T.F.)



Jean Parédès est très à l'aise dans son rôle le meneur de jeu.



Javotte (Caroline Cler), Horace (Paul Barre) et la duchesse (Yvette Grandelle) dansent une ronde jouée par l'ensemble instrumental de Jean Lemaire (Photos R.T.F.)

LES VACANCES DE POLY

« HOTEL DE L'AIGLE NOIR »

Tony est bien triste; il a faim et n'a pas un sou en poche. De plus, son signalement est donné à la radio. Il décide alors de se déguiser avec un pull trop grand et un bonnet qui séchaient sur une corde à linge. Ainsi accoutré, il s'éloigne et gagne une grande ville. Là, il recommandera à Poly d'être bien sage, pendant qu'il essaiera de gagner un peu d'argent. Tony fera la connaissance d'un gentil groom de l'hôtel de l'Aigle Noir, et remplacera ce dernier tout l'après-midi. Ainsi, grâce à la gentillesse de ce groom, il aura un peu d'argent et repartira le cœur léger vers Poly.

Au cours du tournage, Poly ne comprenait pas qu'on puisse le laisser ainsi attaché à l'extérieur de l'hôtel ! Alors, il s'est libéré et il est entré dans le hall, à la grande stupéfaction de tous les clients !



Déguisé, avec un peu d'argent en poche, Tony reprendra la route de la Bretagne, avec son fidèle ami Poly.

EN GARDE.



LA POUDRE EXPLOSE AVEC FRACAS, ARRACHANT LA PORTE DE SES GONDS, PROJETANT EN TOUS SENS DES ÉCLATS DE PIERRE.



DANS LE VESTIBULE DE L'HÔTEL LES PREMIERS GARDES ACCOURUS SONT BALAYÉS.
MONTONS AU PREMIER ÉTAGE, NOUS TIENDRONS PLUS FACILEMENT TÊTE AUX AUTRES!
COMPLIQUONS-LEUR UN PEU L'ESCALADE...



EN AVANT!



MILCAPÉDÉDIOUS, COMME VOUS DIRIEZ, IL Y A UN VÉRITABLE ARSENAL ICI! DES MOUSQUETS CHARGÉS POUR TOUT UN BATAILLON.



LA MÊLÉE EST HOMÉRIQUE. NOS HÉROS SE BATTENT COMME DES LIONS CONTRE LA MEUTE DES GARDES.
ALLONS, MESSIEURS, VENEZ VOUS FAIRE UN PEU ROUSSIR LA MOUSTACHE!



CAPITAN, VOUDRIEZ-VOUS ALLER ME CHERCHER UNE BRASSÉE DE MOUSQUETS?
J'Y VAIS, MON VIEUX!



TIENS, QU'EST-CE QUE CECI?...



DÉPÊCHEZ-VOUS, PETIT! NOS DRÔLES COMMENCENT À SE MONTRER PRESSANTS!
CORBAC!
29

CAPITAN !

Nos amis, qui ont retrouvé Bellegarde, s'apprêtent à faire sauter la porte de Montraval avec de la poudre...

par L. & F. FUNCKEN.























Le Romancier De L'aventure



MARC FRANVAL...











MONTREZ LUI CECI, IL VOUS AIDERA. A POURSUIVRE VOTRE MISSION... MAINTENANT, PARTEZ VITE ! IL NE FAUT PAS QUE L'ON VOUS TROUVE ICI !...

MAIS CETTE BLESSURE... JE NE PEUX PAS VOUS LAISSER AINSI...









chasse le 'CONDOR'!

PAR E.-AIDANS-
SCÉN.: J. ACAR.

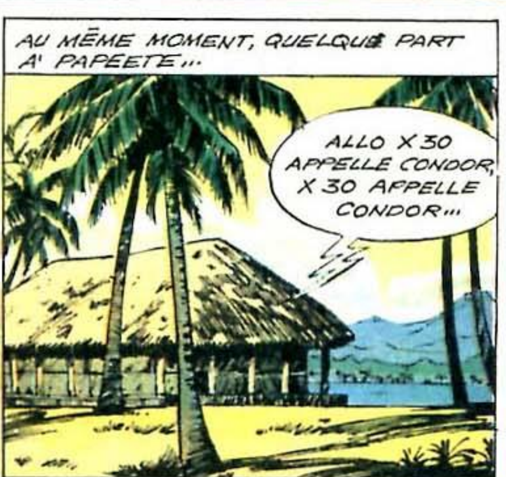
A Papeete, à l'instant de rencontrer son «contact» Marc Franval l'a trouvé inanimé.

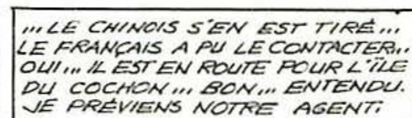




















défi à Ric

Valloire a été attaqué dans sa chambre. Ric a v



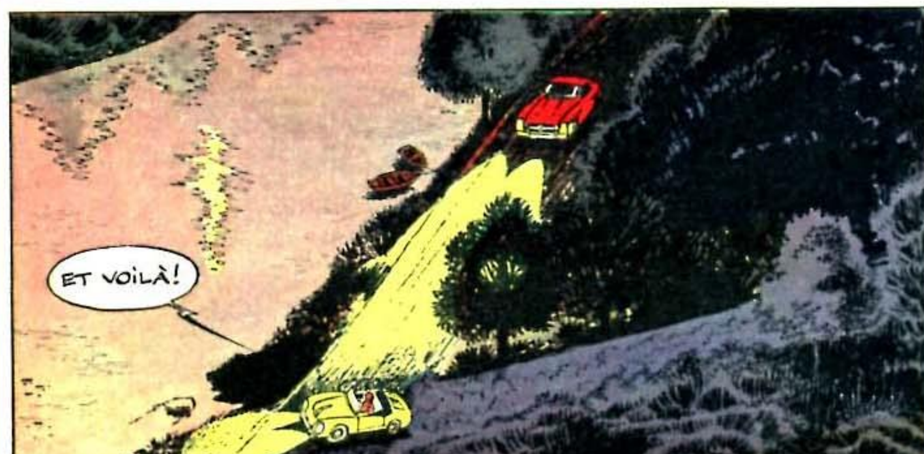


















Hochet

par TIBET et A.P. DUCHATEAU

décors de MITTEÏ

agresseur partir avec l'auto de Valloire























A SUIVRE


Les mastodontes, en groupe compact, ont commencé à peser tous au même endroit...


... jusqu'au moment où leurs forces réunies ont eu raison de la palissade...


L'éléphant blanc, poussé par ses congénères, passe...


Alors, avec un barrissement effroyable, il se rue vers Nara!
OOOONNK


ATTENTION!...

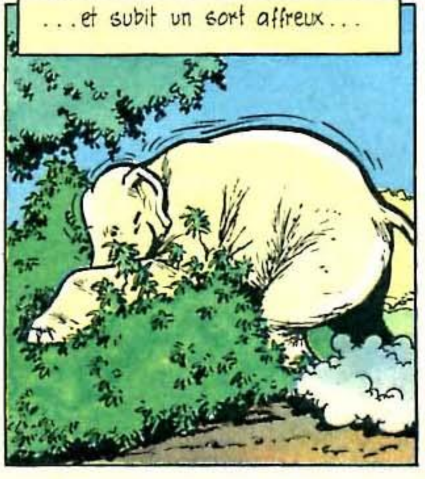

TIREZ!...MAIS TIREZ DONC!...

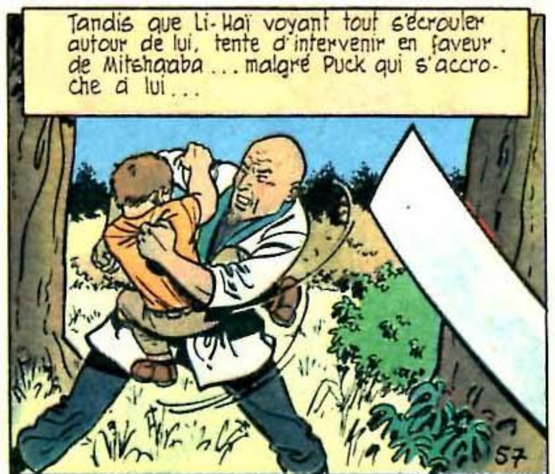

Mettant à profit cette diversion, Teddy et Sayam tentent d'arrêter le geste de Mitshaaba...


Tandis que Nara se précipite sur Tuckers...
NON!...


PAW


Ce qui se passe ensuite se déroule à la vitesse de l'éclair... Tuckers est jeté en l'air...


...et subit un sort affreux...


Tandis que Li-Haï voyant tout s'écrouler autour de lui, tente d'intervenir en faveur de Mitshaaba ... malgré Puck qui s'accroche à lui...
57



F.CRAENHALS

Nos amis sont en danger. Mais, répondant à l'appel de Nara, les éléphants se mettent en branle





















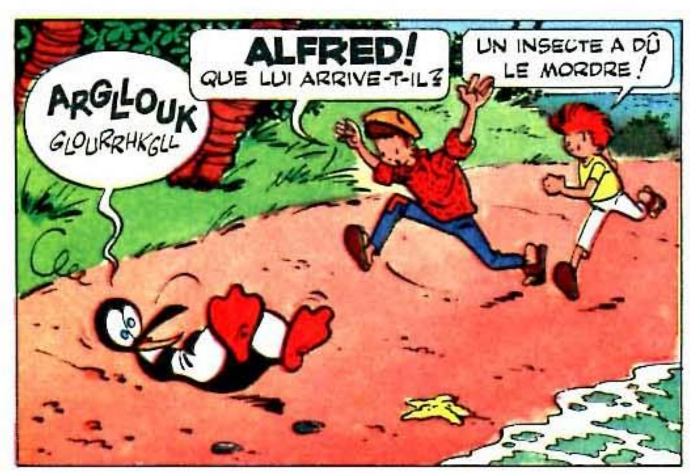




Les Nouvelles Aventures de



Nos amis ont décidé de rentrer à Troptichapo à pied







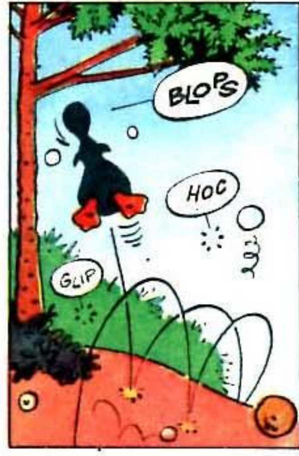
















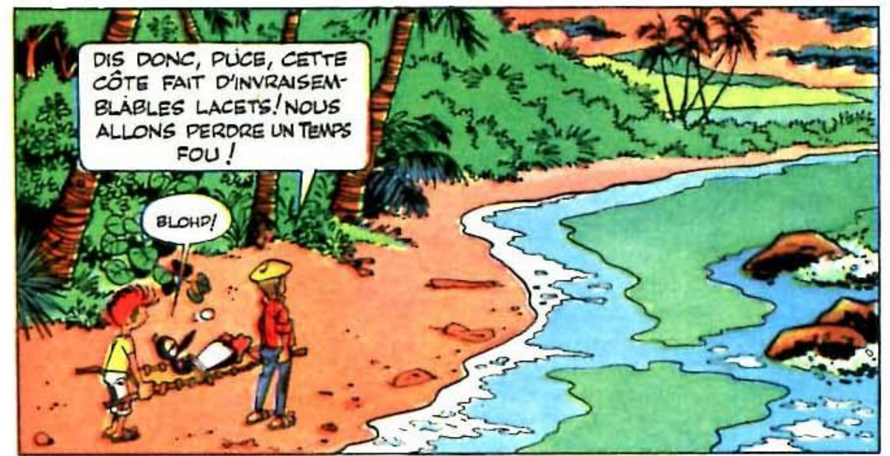









Alfred a trouvé enfin quelque chose à se mettre sous la dent.

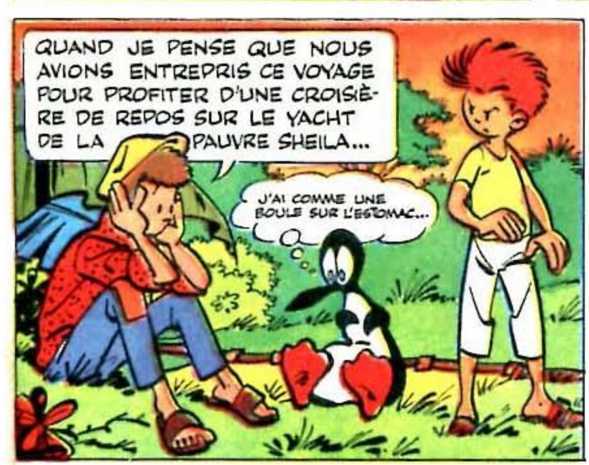






















A SUIVRE







(+) VOIR: PARTIE DE PÊCHE.

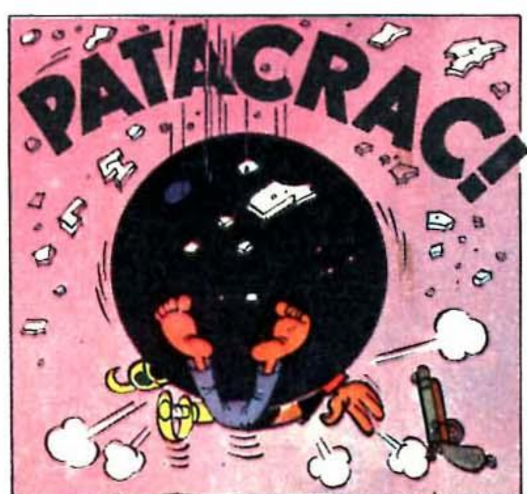


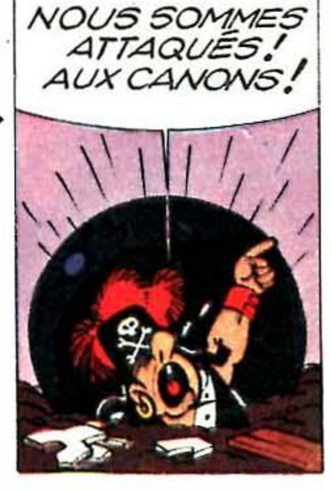






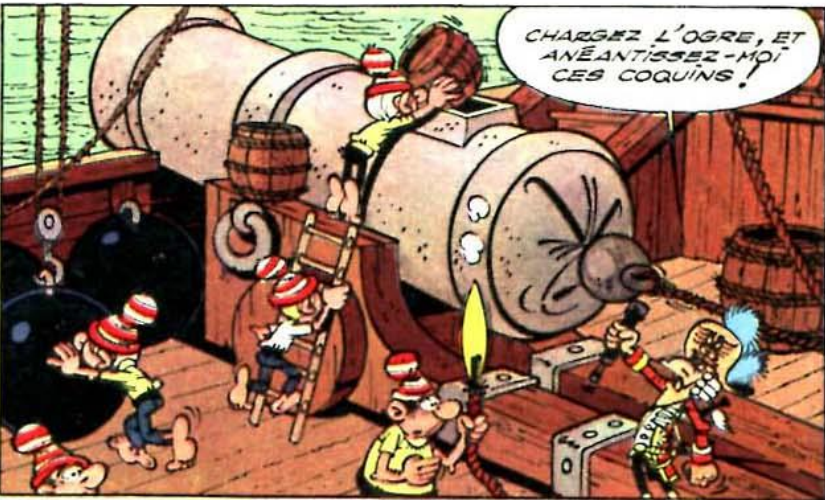






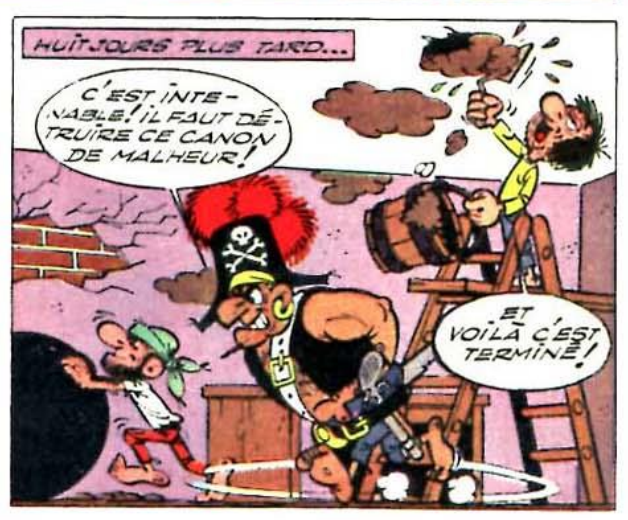






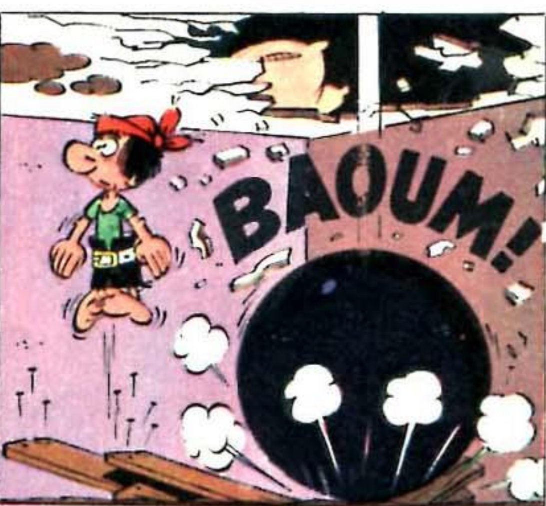








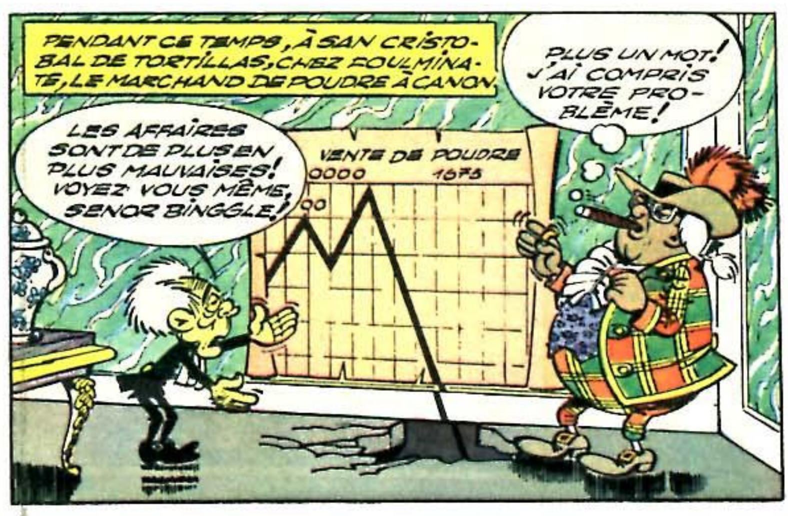








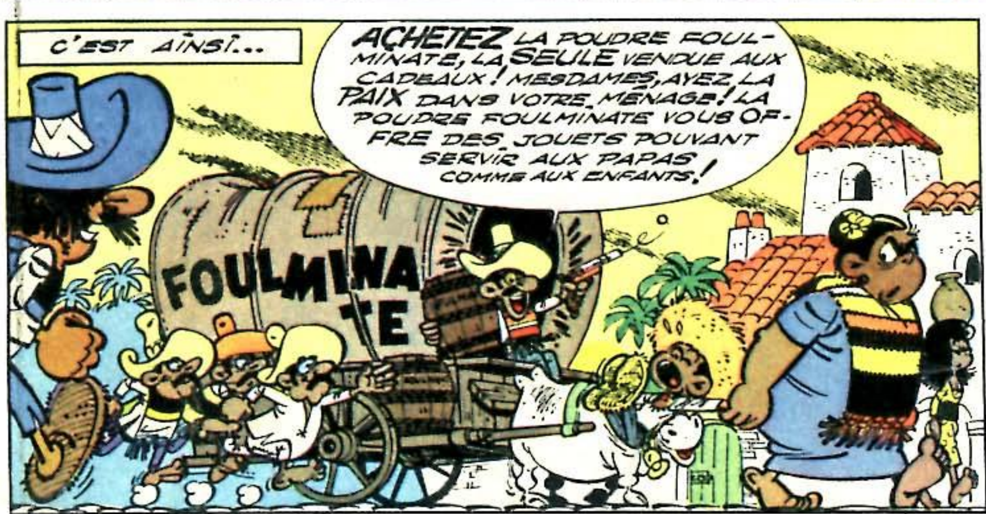
(suite au verso)


PENDANT CE TEMPS, À SAN CRISTOBAL DE TORTILLAS, CHEZ FOULMINATE, LE MARCHAND DE POUDRE À CANON
LES AFFAIRES SONT DE PLUS EN PLUS MAUVAISES! VOYEZ VOUS-MÊME, SEÑOR BINGGLE!
PLUS UN MOT! J'AI COMPRIS VOTRE PROBLÈME!
VENTE DE POUDRE
0000
1675

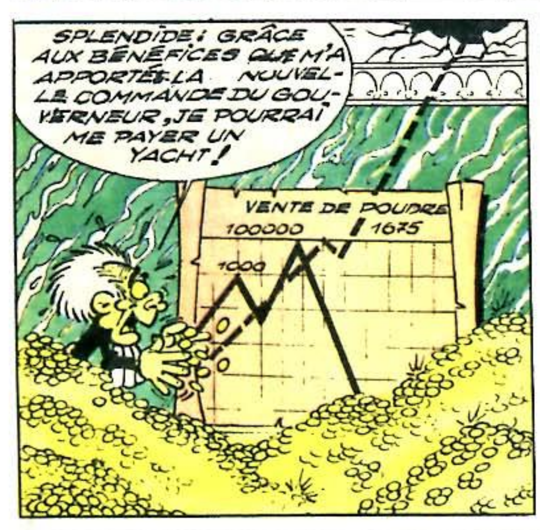

IL FAUT VENDRE DE LA POUDRE ENCORE DE LA POUDRE, TOUJOURS PLUS DE POUDRE! ET POUR CE FAIRE, UN SEUL MOYEN: PROMOUVOIR LA VENTE!




JE VAIS M'OCCUPER DE VOUS! ADIOS!
JAMAIS JE NE M'HABITUERAI AUX FAÇONS DE CES GENS NÉS SUR CE CONTINENT!


C'EST AINSI...
ACHETEZ LA POUDRE FOULMINATE, LA SEULE VENDUE AUX CADEAUX! MESDAMES, AYEZ LA PAIX DANS VOTRE MÉNAGE! LA POUDRE FOULMINATE VOUS OFFRE DES JOUETS POUVANT SERVIR AUX PAPAS COMME AUX ENFANTS!
FOULMINATE


ET BIENTÔT DANS TOUTES LES SAINTES BARBES...
CHIC! MOI, J'AI UN VOILIER!
BHEEE! JE DÉTESTE LES JOUETS FUTURISTES!


SPLENDIDE! GRÂCE AUX BÉNÉFICES QUE M'A APPORTÉS LA NOUVELLE COMMANDE DU GOUVERNEUR, JE POURRAI ME PAYER UN YACHT!
VENTE DE POUDRE
100000
1675
1000


NOUS RETROUVONS NOS VOLONTAIRES À L'AUBERGE DU JOYEUX HIDALGO...
IMPOSSIBLE D'ATTAQUER L'ARSENAL DE FORCE, IL EST TROP BIEN GARDÉ!

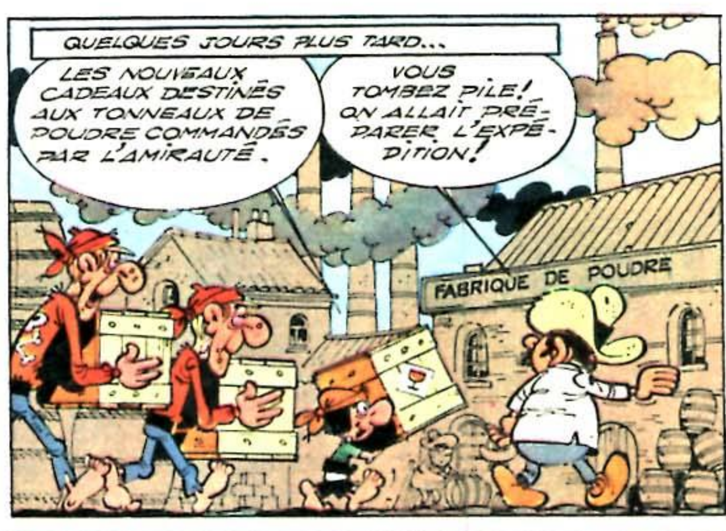

SANS COMPTER QUE CES GAILLARDS TIRENT JUSTE!
NOUS DEVONS AGIR PAR RUSE!


LE HASARD FAIT PARFOIS BIEN LES CHOSES. AINSI, IL SUFFIT DE QUELQUES MOTS SURPRIS INVOLONTAIREMENT...
ALORS, PROFESSEUR? ET LES PETITES INVENTIONS?
AH! NE M'EN PARLEZ PAS! J'AI VENDU LES PLANS DE MA LOCOMOTIVE À UN CERTAIN BINGGLE, ET SAVEZ-VOUS CE QU'IL EN A FAIT?


IL EN A FAIT DES CADEAUX! MA BELLE LOCOMOTIVE! BHEU! C'EST INJUSTE!


ET MON DÉTONATEUR SENTIMENTAL? PERSONNE N'EN VEUT! ET POURTANT! C'EST TELLEMENT PRATIQUE! VOUS EN GLISSEZ UN DANS UN TONNEAU DE POUDRE, ET BOUM!
ET BOUM?
3


POUVEZ-VOUS M'EXPLIQUER LE FONCTIONNEMENT DE CET APPAREIL?
ENFANTIN! UN DÉTONATEUR EST INFLUENCÉ PAR UN SENTIMENT DÉTERMINÉ À L'AVANCE: LA HAINE, L'ENVIE, L'ORGUEIL ETC... DÈS QU'UN TEL SENTIMENT SE MANIFESTE, BOUM!

L'ORGUEIL DITES-VOUS
HÉ! HÉ! HÉ!
POUVEZ-VOUS M'EN FABRIQUER UNE GRANDE QUANTITÉ TRÈS RAPIDEMENT?

QUELQUES JOURS PLUS TARD...
LES NOUVEAUX CADEAUX DESTINÉS AUX TONNEAUX DE POUDRE COMMANDÉS PAR L'AMIRAUTÉ.
VOUS TOMBEZ PILE! ON ALLAIT PRÉPARER L'EXPÉDITION!
FABRIQUE DE POUDRE

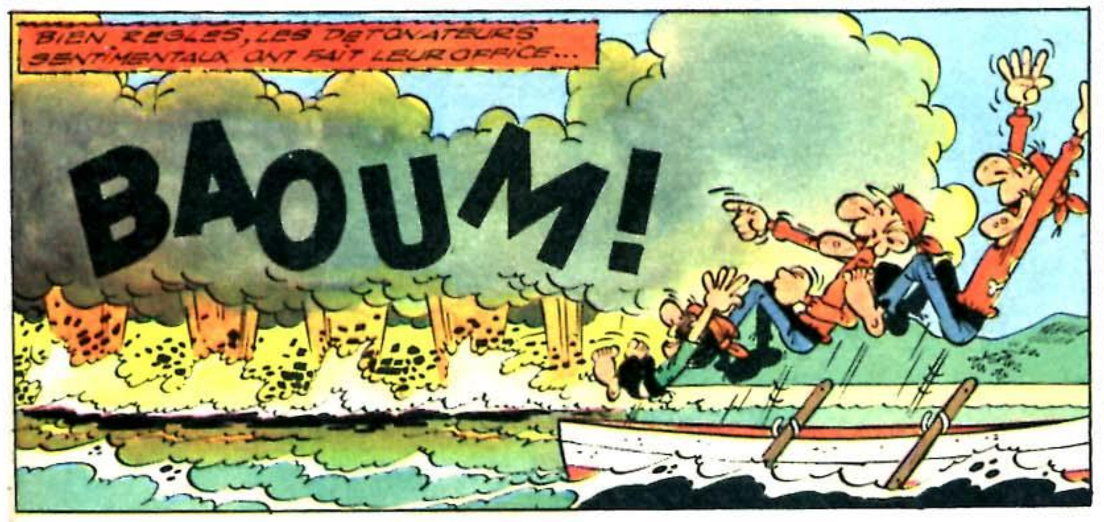
BIENTÔT...
LES DERNIERS TONNEAUX SONT EMBARQUÉS!
PARFAIT! JE VAIS ALLER VÉRIFIER LA CARGAISON!

À MOI LES CADEAUX!

NON MAIS, REGARDEZ-MOI CES RIDICULES NAVIRES!
AH! AH! AH!

COMMENT OSE-T-ON NAVIGUER AVEC ÇA?! DITES-MOI, MILITAIRE N'AVEZ-VOUS PAS HONTE?

MISÉRABLES! INSULTER LA PLUS GLORIEUSE FLOTTE DU CONTINENT, LA PLUS BELLE, LA PLUS INVINCIBLE, LA PLUS RUTILANTE, LA PLUS...

VOILÀ, SI JE NE ME TROMPE, UNE TRÈS BELLE CRISE D'ORGUEIL!

BIEN RÉGLÉS, LES DÉTONATEURS SENTIMENTAUX ONT FAIT LEUR OFFICE...
BAOUM!

CETTE FOIS, CE N'EST PAS MA FAUTE!
CE N'EST PAS MA FAUTE!
CE N'EST PAS MA FAUTE!
FIN

FAITES VOS JEUX

Les BELLES LETTRES.

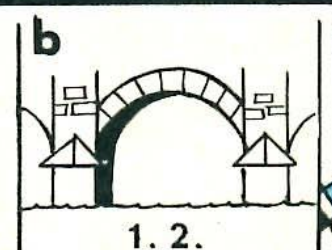


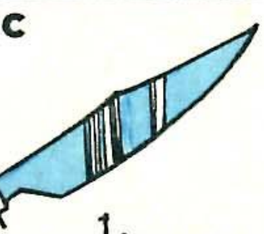
DE CHAQUE MOT DÉSIGNANT LE SUJET REPRÉSENTÉ, ENLEVEZ LES LETTRES INDIQUÉES SUR LE DESSIN (EX: SI UN DESSIN REPRÉSENTE UNE POMME ET QUE CE DESSIN INDIQUE 1.2., ON OBTIENT LES LETTRES P.O.). EN ASSEMBLANT À LA SUITE LES UNES DES AUTRES LES LETTRES AINSI OBTENUES, TROUVEZ LE PRÉNOM ET LE NOM D'UN GRAND ÉCRIVAIN ANGLAIS.

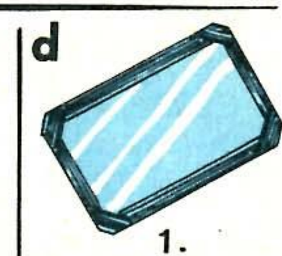
1

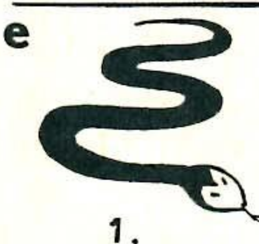
a

1. 2.

b

1. 2.

c

1.

d

1.

e

1.

f

1. 2

g


1.

h

1.

i

1.

j

1.

k

1

2

YOUS LE CONNAISSEZ C'EST UN GRAND ÉCRIVAIN AMÉRICAIN: L'ANAGRAMME DE SON NOM VOUS AIDERA À LE DÉCOUVRIR...

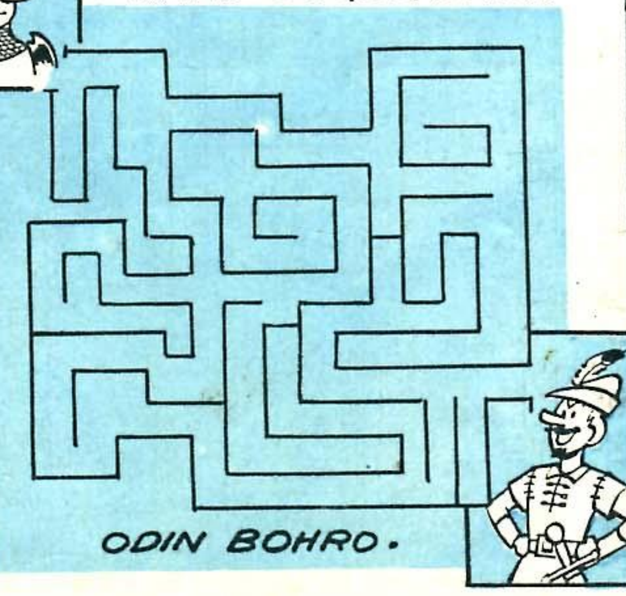


ROD GAPEE

4

CES DEUX HÉROS D'UN MÊME CÉLÈBRE ROMANCIER, DÉSIGNÉS CHACUN PAR UN ANAGRAMME, ONT RENDEZ-VOUS: QUEL CHEMIN DEVRA PRENDRE LE 1er POUR REJOINDRE LE 2ème?

WARD DUQUENTRIN.



ODIN BOHRO.

3

Gaston — Eric — Elisabeth — Daniel — Victor...

A l'aide des lettres contenues dans ces cinq prénoms, trouvez :

1. le prénom d'un athlète belge;

2. la première partie d'une marque d'automobiles fameuse

3. une autre marque d'autos (complète, celle-là);

4. un mot souvent employé par les diplomates russes;

5. le titre d'un film à grand spectacle;

6. un mot français qui fait venir l'eau à la bouche.

7. le nom d'un célèbre coureur automobiliste.

SOLUTIONS

1. CHARLES DICKENS

2. EDGAR POE

3. 1) Roger (Moens) — 2) Aston (Martin) — 3. Saab — 4) Niet — 5) El Cid — 6) Civet — 7) Hill.

4. Les deux héros sont QUENTIN DURWARD et ROBIN HOOD.



Entre Nous

★ **Jean-François LEPAGE, de Paris Xème, nous demande des précisions sur la carrière de magistrat et les études à faire pour y parvenir.**

Il nous est impossible, en quelques lignes, de lui donner toutes les précisions qu'il désire. Mais nous lui conseillons de se procurer le numéro 144-145 de la Revue « AVENIRS » (3, rue de Turbigo, à PARIS), paru en Octobre dernier, et qui traite, en détail, de toutes les études et les carrières concernant **« Le Droit et les Sciences Economiques et Politiques »** (Prix 9,75 F — franco : 11 F).

Ce numéro comprend trois parties :

La première montre l'évolution des effectifs des étudiants et leur répartition dans les diverses catégories de carrières.

L'étude de ces carrières elles-mêmes fait l'objet de la seconde partie. Viennent d'abord les carrières judiciaires, puis les débouchés offerts par les administrations publiques et parapubliques, soit pour leurs services centraux, soit pour des activités plus spécialisées selon les ministères. Les grandes entreprises privées ou nationalisées recrutent aussi des diplômés en droit et en sciences économiques, notamment lorsqu'ils ont reçu la préparation spéciale à l'administration des entreprises.

La troisième partie du numéro est consacrée à la formation juridique et économique. Les études de droit ont été profondément réformées en 1954, 1960 et 1962 : quelles en sont les conséquences à ce jour ? C'est à cette question que répondent divers articles consacrés aux deux licences, en droit proprement dit et des sciences économiques, au doctorat, à la capacité, et aux instituts d'études politiques.

★ **Pierre-André GRUYER, de Lyon VIe (Rhône), nous a adressé cette poésie... mélancolique :**

TRISTES HEURES

Je me rappelle ces tristes heures
Quand je peinais sur mes leçons.
Assis sur un banc noir de malheur
Je pensais et me disais « A quoi bon ? »

Je montais me coucher le soir
Dans une immense salle pour dortoir.
Un sombre personnage surveillait,
Avec son grand nez qu'il était laid.

La cloche me réveillait tôt le matin,
Les classes se succèdaient, interminables.
Les problèmes je cherchais en vain,
Les versions... je n'en étais pas capable.

Puis venaient les courtes récréations,
Sans ombre l'été, sans abri l'hiver.
Souvent je me posais la question :
« N'est-ce pas une vie d'enfer ? »

Et ainsi tout recommençait
Les jours lents et monotones
Derrière de hauts murs gris se passaient
Dans un mélancolique décor d'Automne.

★ **De Guy MARINEAU, d'Orthez (Basses-Pyrénées), ce dessin humoristique qu'il intitule : « Un fidèle lecteur ! »**



Bernard LAPORTE, 40, rue des Palottes, Saint Mammès (Seine et Marne). — Recherche les numéros 301 à 400 inclus du Journal Tintin, en parfait état. Lui faire offres directement.

Marcel GERBANDIER, Cité « Grand Pavois », No 147, Lot 29, Diego-Suarez (Madagascar). — Cherche correspondante de nationalité française ou étrangère, âgée de 15 à 19 ans.

Nour El Dine SOBEIH, 39, rue Falaki, Le Caire (Egypte). — Cherche correspondant(e) français ou étranger, âgé de 15 à 20 ans, pour échanger des timbres et se documenter sur son pays.

Yadi AHMED, Domicile du Directeur des Mines, Beni Saf (Algérie). — Aimerait correspondre avec lecteur français âgé de 13 à 15 ans.

Brahim JEGUIRIM, Lycée de Sousse, Etude 76, Sousse (Tunisie). — Souhaite correspondre avec lectrice, parisienne de préférence, âgée de 16 à 19 ans.

Maire-Christine MODOCK, Pont Viard, Fort de France (La Martinique). — Correspondrait avec lecteur français, âgé de 17 à 18 ans.

Samuel ABAYA, Dispensaire, Agou-Gare (Togo). — Aimerait correspondre avec lecteur français, âgé de 13 à 18 ans.

Moustansir AKBORALY, Boite Postale 81, Majunga (Madagascar). — Correspondrait en anglais, allemand ou français avec lecteur (ou lectrice) d'âge et de nationalité indifférents, s'intéressant à la philatélie, aux cartes postales, au cinéma et aux sports.



Le Journal des Jeunes de 7 à 77 Ans

POUR LA FRANCE :
DARGAUD S.A. EDITEUR
ADMINISTRATION - REDACTION
CHEQUE TINTIN - ABONNEMENTS
MAGASIN TINTIN
31, rue du Louvre
PARIS 2e
Téléphone CENtral 67-60

★

ABONNEMENTS :
France et Communauté Française

1 an	6 mois	3 mois
47 F.	24 F.	12,50 F.

C.C.P. : Paris 2375-25

★

POUR LA SUISSE :
Interpress S.A.,
2, Place Bel-Air, Lausanne
(Téléphone 23.28.84)
ABONNEMENTS (en francs suisses)
1 an : 52 F.S. 6 mois : 26 F.S.
Compte chèque postal : II-133-51

Changement d'adresse :
Joindre Fr. ou Francs Suisses : 0,75 en timbres, et la dernière bande.

★

POUR LES AUTRES PAYS :
S'adresser aux Editions du Lombard
1 à 11, avenue Paul-Henri Spaak, Bruxelles.

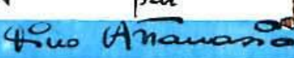


PUBLICITE : PUBLIART, 16, rue Guillaume-Tell, Paris (17e). GAL. 33-80 à 84.



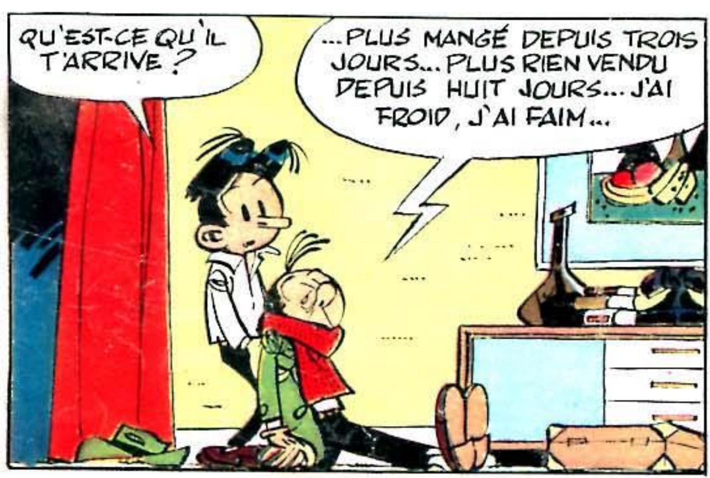
MODESTE et POMPON

MYSTIFICATION par

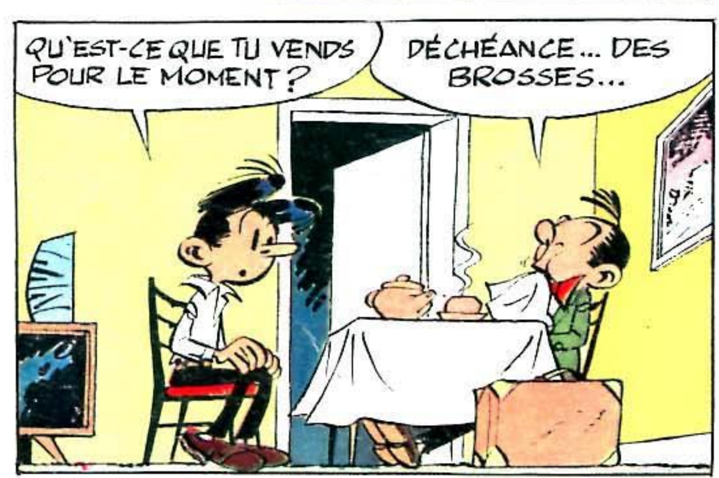


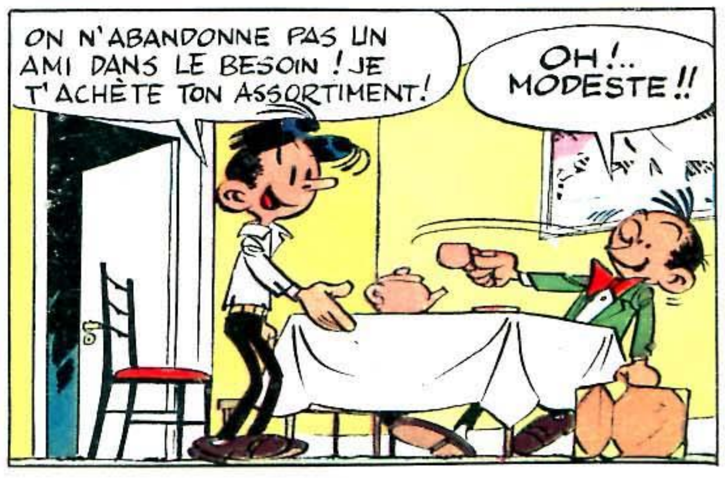
















Direction de Publication : G. DARGAUD — Comité de Direction : G. DARGAUD, M. VENET, Y. KRIER, N. GOUJON, M. POULBOT
Rédacteur en chef : J. FONDIN. Loi no 49956 du 16-7-49 sur les publications destinées à la jeunesse. Dépot légal 1e trimestre. Editeur no 26.
NMPP Imprimeries S.A. PERIODICA BRUXELLES. Janvier 1964. Imprimé en Belgique